
ЯНВАРЬ 2004
ИЗДАЕТСЯ С 1991 г.
WWW.MOTO.ZR.RU
МОТО
За рулем
ISSN 0869-5628
ПРЯМИКОМ ИЗ ЛАЗАРЕТА
АСФАЛЬТОВЫЙ ВЕЗДЕХОД
«ДЖИКСЕР» НЕ ДЛЯ ЭТОЙ ЖИЗНИ
ПОДЪЕМ В СВЕЧУ
ПРИВОД? ПОЛНЫЙ!
ДИКОВИНЫ HONDA
МУЖСКИЕ ИГРЫ
DUCATI ST3
DUCATI ДАЛЬНОБОЙЩИК
BN-020
ТЕСТЫ:
YAMAHA TW200 ■ DUCATI ST3 ■
SUZUKI GSX-R1000 ■ ММВЗ-1.102
■ АВДИС-6.502 ■

Журнал MOTO
№01 (136)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«MOTO» magazine
№01 (136)/2004
Issued since 1991 by «Za Ruliom» Publishing House

Тираж номера 86 000 экз.
Circulation


Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Виктор ПАНЯРСКИЙ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURTCHENKO
Зам. главного редактора
Сергей ГРУЗДЕВ
Отв. секретарь
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Александр ЛЕБЕДЕВ (зав. отделом)
Борис ДАХНОВСКИЙ
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО

Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Рекламное бюро «Полезные страницы»
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.) (095) 207-33-49, телефакс (fax) (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ. Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Обязательно указывайте ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

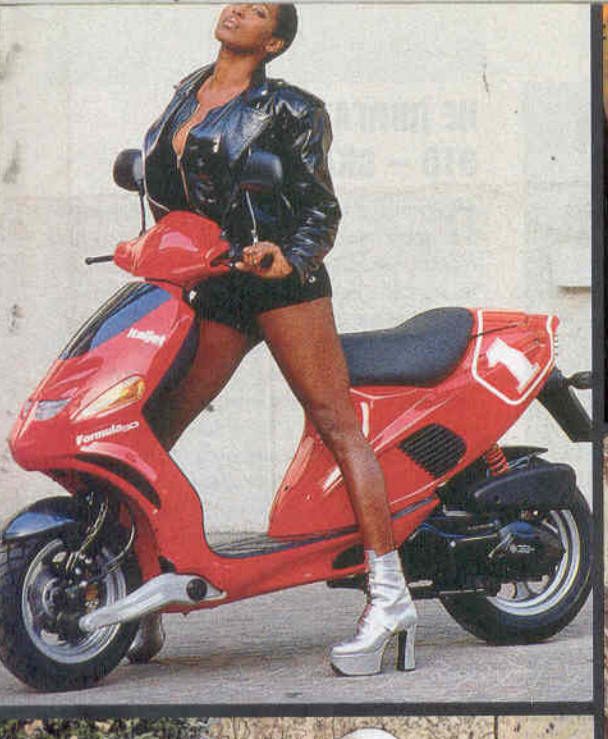
В НОМЕРЕ:


с. 26 «Джиксер»


с. 38 Ездил, знаю...

с. 36 По-нашенски


с. 74 Как «козли





с. 95 Тату-фест

с. 10 Кантри-тест

МОДЕЛИ:

с. 32 Крути педали

ОПЕРАЦИЯ «КООПЕРАЦИЯ»

Обедневшие аристократы женятся на дочках нуворишей... Эта доля не обходит стороной и прославленные мотоциклетные марки. Клаудио Кастильони, владелец итальянской MV Agusta (выпускающей также мотоциклы Cagiva и Husqvarna), подписал соглашение о кооперации с концерном Proton Group, крупнейшим производителем автомобилей в Малайзии. Впрочем, кооперация – это громко сказано: азиаты выкупят контрольный пакет акций. В обмен итальянцы (которые фактически уже обанкротились – компания находится под внешним управлением финансовой группы Banca Intensa) наконец-то получат оборотные средства, необходимые для запуска в производство новых моделей. Какой интерес у малазийцев? Ну, во-первых, у них давно и явно проявляется тяга к аристократическим именам: им уже принадлежит легендарная английская компания Lotus. Во-вторых, они не равнодушны и к мотоциклам: вот уже несколько лет на их деньги легендарный Кенни Робертс-старший содержит в MotoGP команду Proton Team KR. Увы, без особого успеха... Малазийцы, может, рассчитывают на то, что гений итальянских инженеров выведет Proton на подиум? Или это будет MV Agusta?

Тем временем Кастильони объявил о дебюте третьего спортбайка в «литровой» семье MV Agusta – к моделям F4 1000 и Tamburini теперь присоединяется Ago! Новинка названа в честь знаменитого мотогонщика Джакомо Агостини, 15-кратного чемпиона мира (13 титулов он добыл на «тех еще» MV Agusta). Легендарный «Аго» (под этим прозвищем он известен в мире motoGP) принимал самое деятельное участие в создании и доводке современных мотоциклов марки, и каждый из спортбайков «его» серии (а их будет выпущено всего 300 штук) украсят автографом чемпиона.



Фото: MV Agusta

СПЛЯШЕМ, ДЕТИ, СПЛЯШЕМ...

А плясать будем отныне на четыре такта. Всеобщая тяга к «экологичным» моторам перекинулась и на мотоциклы для детского спорта. Доселе не замеченная в этом секторе рынка испанская Derbi представила целое семейство мотоциклетиков: кроссовые Dirt Kid и Dirt Boy (первый – на 10-дюймовых колесах, у второго 12-дюймовое спереди и 10-дюймовое сзади) и супермотард Black Mini. Двигатель для всех трех малюток один и тот же: 50-кубовый 4-тактный с автоматическим центробежным сцеплением и без коробки передач. Он развивает 4,6 л. с. при 8500 об/мин.

По той же тропе пошла и итальянская компания Lem. А она давно не новичок: производством мотоциклов для детского спорта занимается уже четверть века. К сезону 2004 года представила «кроссач» модели LFX с 50-кубовым 4-тактным двигателем Franco Morini.



Фото: Derbi

НЕ ДВИГАТЬСЯ! ЭТО – СКАНДАЛ!

Противоречия между FGSport, организатором чемпионата мира Superbike, и Ассоциацией производителей спортивных мотоциклов (в нее входят японская «четверка», а также европейские компании Aprilia, Ducati, KTM и MV Agusta), завершились скандальным разрывом. 16 ноября Ассоциация выпустила коммюнике, в котором объявила, что ее члены (за исключением Ducati, повязанной соглашениями со спонсорами) отказываются от участия в чемпионате мира Superbike 2004 года, более того, они не будут поддерживать и частные команды.

Что послужило причиной взрыва? Во-первых, членам Ассоциации не нравится, что гонки давно утратили характер соревнований на практически серийных мотоциклах, тогда как в 80-х годах чемпионат задумывался именно с такой целью. Теперь же для победы в этих гонках необходимы аппараты, немногим уступающие по сложности и стоимости мотоциклам Гран-при. Что приводит к трудностям и для самих компаний: они вкладывают огромные деньги в разработку и изготовление таких машин, а потом даже не могут распродать серии, выпущенные по условиям омологации! Поэтому Ассоциация разработала новый регламент, призванный резко удешевить стоимость машин.

FGSport с ходу отвергла эти предложения. Другой камень преткновения – заключенное устроителями чемпионата соглашение с компанией Pirelli о том, что в гонках Superbike следует использовать только ее шины.

Производители оставили лазейку для отступления: если FGSport согласится с требованиями Ассоциации, гранды вернутся в Superbike. Будем ждать развития ситуации.

КРОШКА ДЛЯ КНИГИ ГИННЕССА

В Книге рекордов Гиннесса зарегистрирован самый маленький в мире мотоцикл. Его сконструировал 40-летний Том Виберг из Швеции. Вес крохи – 1,1 кг, длина колесной базы – 80 мм, а максимальная скорость – 2 км/ч. На мотоцикле установлен двигатель внутреннего сгорания от авиамодели. На крохе даже можно ездить (это обязательное условие для регистрации в Книге Гиннесса), правда, не сидя, а стоя на нем одной ногой.

Первый рекорд Том Виберг установил еще в 1998 г., когда построил самый большой байк – Bigtoe («Большой палец ноги») с двигателем V12 от Jaguar. Высота гиганта – 2,3 м, длина – 4,7 м, максимальная скорость – 100 км/ч.

Угадайте с трех раз, как автор назвал маленькую модель? Правильно, Smalltoe.

СТАРИЧОК-БОДРЯЧОК

Японцы трогательно относятся к своим старикам, в том числе и тогда, когда речь идет о мотоциклах почтенного происхождения. Например, неоклассик Honda CB750 уже не экспортируется ни в Европу, ни в Америку, но на местном рынке «дедушку» все еще уважают. Недавно ему прописали «курс омоложения». Внешность ветерана украсила новомодная фара со сложным рефлектором, в его комплектацию вошла противоугонная система HISS с микросхемой в ключе зажигания.

А еще Honda последовательно изгоняет из гаммы для местного рынка модели с 2-тактными двигателями. Под «отстрел» на сей раз попали популярные скутеры Live Dio и Lead 100: их сменили машины Dio и Spacy 100. У новинок, кроме 4-тактных моторов, еще одна объединяющая черта: они выпущены в Китае на совместных предприятиях с местными компаниями Sundiro и Wuyang.

Фото: Honda

КТО ВЫ, МИСТЕР «ИКС 8»?

Один из первых европейских скутеров крейсерского класса – Piaggio Hexagon



Фото: Piaggio

(выпускается с 1994 года) «попросился на покой». Ему на смену идет модель под индексом «X8». Хотя новинка поступит в продажу в ближайшем будущем, специалисты итальянского концерна пока не спешат обнародовать ее технические данные. Известно лишь, что в качестве силовых агрегатов – двигатели современной серии Leader, 4-тактные моторы с жидкостным охлаждением и 4-клапанными головками цилиндров, рабочим объемом 125 см³ (15 л. с.) и 200 см³ (21 л. с.). Оба колеса (14-дюймовое спереди и 12-дюймовое сзади) оборудованы дисковыми тормозами. Багажник под запираемым седлом способен вместить два шлема-интеграла.

ДЕНЬГИ – ВАШИ, ИДЕИ – НАШИ

Вот и сбылась мечта известнейшего британского гонщика Карла Фогерти: на рынок выходит дорожный мотоцикл имени «себя, любимого»: Foggy Petronas FP1. А началась история два года назад, когда мотознаменитость получила от малазийского нефтяного концерна Petronas предложение возглавить гоночную команду, нацелившуюся на чемпионат мира «Супербайк». 3-цилиндровый 900-кубовый двигатель разработала швейцарская компания Sauber Petronas Engineering, а необходимые для омологации 150 экземпляров изготовила малазийская фирма Modenas. Вот, видимо, «омологационные» экземпляры и поступят в продажу в дорожной версии (заявлено, что покупателей будут искать 100 мотоциклов – остальным 50, очевидно, уготована гоночная судьба). 3-цилиндровый силовой агрегат выдает 127 л. с. на заднем колесе – совсем неплохо для машины весом 170 кг. Рама – классическая «диагональ» из алюминиевого сплава. Компоненты – самые изысканные: подвески Ohlins, тормоза Brembo Gold, колеса OZ. Обтекатель изготовлен из углепластика. Любопытный нюанс: две вертикальные фары, укрытые за тонированным стеклом, практически не заметны в нерабочем состоянии. Цена каждого экземпляра – 40 000 долларов. Но если продажи пойдут «на ура», Фогерти не исключает появления в будущем мотоциклов «массового» производства с более привлекательным ценником.



Фото: MCN

ЛЕТАЮЩИЙ HARLEY

Необычно отметили празднование двух знаменательных исторических дат студенты и профессора университета американского штата Юта. В ознаменование 100-летнего юбилея со дня первого полета братьев Райт на самолете с мотором учащиеся совместно с учеными лабораторий аэронавтики и космической



динамики США разработали и реализовали необычный проект – создали реплику самолета Wright Flyer III 1905 года. В ней использовали новейшие материалы – кевлар и стекловолокно, которые применяют при создании космических шаттлов, ракет нового поколения и военных самолетов. А старый мотор Чарльза Тейлора заменили двигателем Harley-Davidson 88B Twin Cam.

В испытательном полете Wright Flyer не подкачал – продержался в воздухе 23 секунды и преодолел 250 м. Знатоки сразу же отметили характерное рычание мотора – Harley и в воздухе Harley.

Перед широкой публикой новенький самолет предстал в мотоциклетной Мекке – Дайтоне в дни празднования Дня независимости Америки: он сделал почетный круг над первым в истории авиации летным полем.

Этот самолет отнюдь не станет музейным экспонатом: на нем будут тренироваться начинающие пилоты университета.

ШЛЕМ–УБИЙЦА?

В американских штатах Луизиана и Кентукки накаляются страсти вокруг отмененного два года назад закона об обязательном ношении шлема при управлении мотоциклом. Сторонники закона приводят данные Национального управления по безопасности движения автотранспорта США: в обоих штатах число аварий, в которых погибли мотоциклисты, возросло вдвое.

В ответ губернатор штата Луизиана Майк Фостер заметил, что Управление притягивает за уши статистику. В данных, дескать, не указано, сколько из погибших было в шлемах, а сколько – без. Губернатор подчеркнул, что лично он двумя руками «за» ношение шлемов, но каждый сам волен выбирать, – надевать шлем или нет (как это по-американски!), ведь порою он может только навредить.

А ВОТ И НЕ СЛОМАЛСЯ!

Сразу после того, как итальянская Aprilia представила V-образную 450-кубовую «двойку» для внедорожника, специалисты принялись гадать: в шасси «кроссача» или эндуро объявится необычный силовой агрегат? Никто не угадал: его боевое крещение состоялось на гонках «супермотард», точнее – на одном из последних этапов чемпионата мира. Мотоцикл, получивший индекс SVX4.5, собран на раме весьма необычной конструкции: «клетка», сплетенная из стальных труб, сочетается с диагональными элементами из алюминиевого сплава. Поскольку компания не смогла (или не захотела?) привлечь кого-то из супермотардовской элиты, за рулем дебютанта выступил Алекс де Анжелис – вице-чемпион мира в шоссейных гонках в классе 125 см³. От неопытного пилота и «неопытного» мотора никто чудес не ожидал. Специалисты Aprilia довольны уже тем, что революционный двигатель выдержал 1,5-часовую гонку и не сломался.

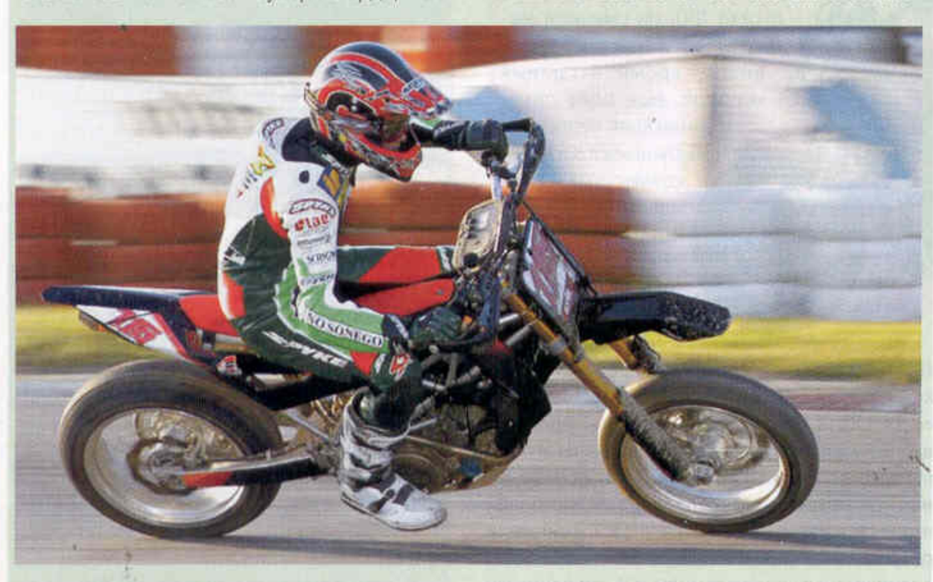


Фото: Aprilia

НОВАЯ ПРОФЕССИЯ МАСТЕРА

Ультрасовременный двигатель Piaggio Master – 460-кубовый 4-тактный агрегат мощностью 40 л. с., оснащенный впрыском топлива, используется на многих итальянских скутерах. Пришла пора опробовать его в новом амплуа. Новой профессии – таскать 4-колесный мотовездеход его обучили специалисты итальянской компании LMP. Дебютанта назвали KVN Yak 500 (Yak – это и есть як, жутко выносливый высокогорный бык). Его характерные отличия: независимая подвеска всех колес на стойках Мак-Ферсон, электрическое переключение режимов трансмиссии (нейтраль – повышающая и понижающая передачи – задний ход). Вездеход весом 260 кг оснащен полным комплектом электрооборудования для передвижения по дорогам общего пользования, по желанию заказчика он может комплектоваться вездеходными или шоссейными шинами.



Фото: LMP

ПЕЧЕМ, КАК БЛИНЫ

Из недр концерна Michelin просочились сведения о секретной технологии «СЗМ»: она позволяет отказаться от громадных заводов и массивного оборудования для производства шин. Вся начинка для нового процесса поместится… в автомобильном полуприцепе! Нужно лишь подвести электричество и воду. Инженер, пожелавший остаться неизвестным, раскрыл некоторые «шинные тайны». По его словам, эта технология уже используется для изготовления шин для гоночных мотоциклов. Ее огромный плюс в том, что специалист-шинник, присутствуя на заездах, может «печь» шины с учетом всех особенностей данной трассы и погоды. Валентино Росси якобы отыгрывает 0,5 с на круге с шинами, «выпеченными» на месте, – если сравнивать с шинами, изготовленными на заводе из такой же смеси. По слухам, через год новую технологию удастся приспособить к массовому производству.

ГРУЗОВИК МАРКИ YAMAHA

Совместное творение двух японских гигантов, автомобильного концерна Toyota и мотоциклетного Yamaha, – экспериментальный Concept Truck. Этот огромный пикап с двойной кабиной сделан на основе модели Toyota Tundra. Машина приспособлена специально для перевозки мотоциклов, ATV, снегоходов и водных байков. На пути к «местам оттяга» скучать не придется: в спинки передних сидений встроены экраны DVD-плеера, водитель же может насладиться мощью 353-сильного мотора, пришпоренного наддувом.



ТЮНИНГ ДЛЯ ПАТОЛОГИЧЕСКИХ ЛЕНТЯЕВ

Вас не устраивает оснащение и цена (в смысле «маловато будет!») стандартного Harley-Davidson? А возиться с заказом деталей по каталогам, поиском мастерской и т. п. – в лом? Нет проблем: именно для таких лентяев американский концерн основал отделение CVO (Custom Vehicle Operations – «Изготовление машин на заказ»). В сезоне 2004 года оно предлагает лежебокам Screamin' Eagle Electra Glide (на фото) и Screamin' Eagle Deuce, коих будет изготовлено в совокупности 5150 штук (ничего себе масштабы! Любой «альтернативщик» обзавидуется). Оба красавца тюнингованы в рамках заводской программы. Так, рабочий объем двигателя Deuce увеличен до 1550 см³, а Electra Glide – до 1690 см³. Цена – тоже «увеличена»: в США просят 26 995 долларов за Deuce и 28 595 долларов за Glide.

Фото: Harley-Davidson

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото Натальи ЛЮБИМОВОЙ

КАНТРИ-КОНТАКТ

YAMAHA TW200, двойного назначения

Год выпуска **2003** | Двигатель **196 см³** | Мощность **15,5 л. с.** | Масса **118 кг** | Максимальная скорость **104 км/ч** | Ориентировочная цена **$4 700**



Описание TW200 хочу начать вот с чего. Помню, удивился, когда впервые его увидел. Не у реки рядом с рыбаком, не в поле у комбайна и не на даче у друзей. А на учебной площадке, где разнополые «чайники» делали первые «восьмерки». Спрашиваю у инструктора, как долго выдерживает аппарат эти издевательства? «Больше полусотни таких, как эти, уже выдержал и еще способен на столько же. В следующем сезоне поменять придется разве что «расходники». Вот и соображай...» Да, это – характеристика.

Будь ты владельцем сверхзвукового спортбайка, мясистого турера или адреналинового стрита, но хоть однажды, когда выезжал за город, туда, где кончается асфальт, жадно и тоскливо смотрел в сторону леса, поля, буераков и беспомощно разводил руками. Там нужны другие мотоциклы, такие, как этот – для каждодневной, суровой эксплуатации вне нормальных дорог и вне дорог, в принципе.

Соображал недолго – договорился о проведении теста.

Городская суета всегда ограничивает свободу движения скоростного байка. Но этот-то не таков. На TW200 без напряжения двигаюсь в автомобильных потоках улиц, смело работаю ручкой газа, широким рулем. Осторожничаю лишь изредка – когда между параллельно идущими со мной автомобилями остается совсем мало места. Дабы отогнать от себя «соседей», приходится как следует газануть шумным 1-цилиндровым двигателем. Мотоцикл разгоняется и движется легко, управляется без напряжения для пилота даже на черепашьей скорости и только на поворотах чуточку неуклюже переваливается с боку на бок на своих толстых внедорожных шинах.

Двигателя мощностью 15 л. с. с небольшим для города хватает не вполне. Но,





TW200 рассчитан на лесные, проселочные дороги, ездить по которым приходится в любую погоду.

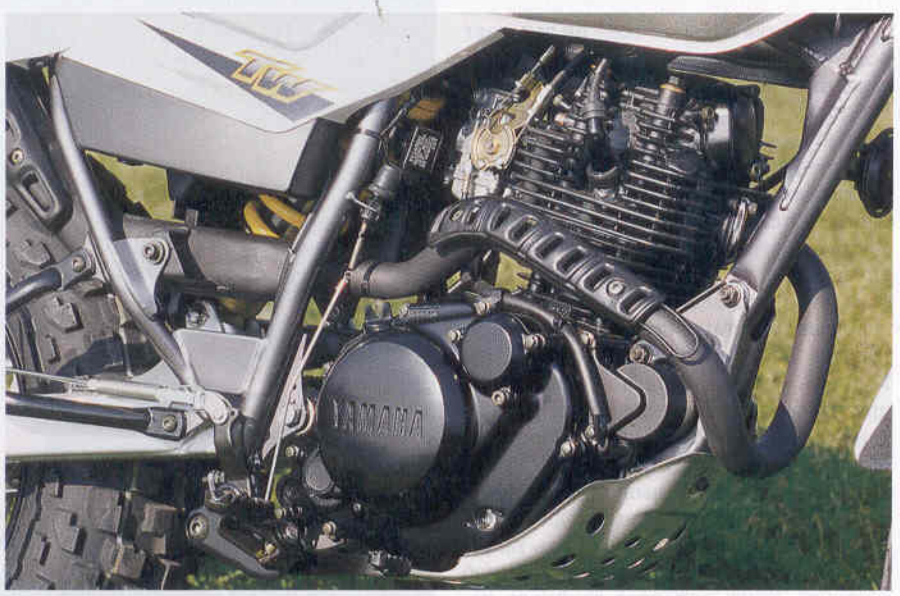
совершив набор определенных манипуляций с КП и ручкой газа, все же удается конкурировать в разгоне с автомобилями малого и среднего «форматов». Чтобы им не слишком проигрывать в ускорении, приходится активно стартовать со второй передачи и быстро переключаться до пятой. Только так я могу противостоять конкурентам.

Когда рваное движение по городу надоело окончательно, я перестал насиловать двигатель оборотами, перешел на маломощные средние и уже никуда не торопясь, спокойно выехал из города. Не терпится проверить, насколько далеко смогу удаляться «от родной деревеньки». Сто километров в час, конечно, хиленький показатель для шоссе, но отличный для сельской местности – здесь свои мерки и представления о расстояниях. У версты на шоссе и лужистой грунтовки разная длина.

Но за рулем TW водитель чувствует себя практически везде одинаково уве-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Yamaha TW200
Модельный год	2003
Сухая масса, кг	118
Снаряженная масса, кг	126
Макс. нагрузка, кг	180
Энерговооруженность, л. с./кг	1/7,4
Габариты, мм	2090x820x1120
База, мм	1325
Высота по седлу, мм	790
Вылет вилки, мм	95
Наклон рулевой колонки, град.	26
Угол поворота руля от упора до упора, град.	76
Объем бензобака/резерв, л	7,0/1,7
Средний расход топлива, л/100 км	3,0–4,5
Макс. скорость, км/ч	104
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	OHC/2
Рабочий объем, см³	196
Размерность, мм	67x55,7
Степень сжатия	9,5
Макс. мощность, л. с. при об/мин	15,5/8000
Литровая мощность, л. с./л	80
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	14,5/7350
Система питания	карбюраторная
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Моторная передача	шестернями
Коробка передач	5-ступенчатая
Передаточные числа	1-я – 2,833/ 2-я – 1,789/ 3-я – 1,318/ 4-я – 1,040/ 5-я – 0,821
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	ромбовидная, трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	33
Ход колеса, мм	160
Задняя подвеска	маятниковая
Ход колеса, мм	150
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	барабанного типа, Ø 110 мм
Передняя шина (давление, атм.)	130/80-18 (1,25–1,50)
Задняя шина (давление, атм.)	180/80-14 (1,25–1,75)



Хлипкая на первый взгляд рама выдерживает большие нагрузки.

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма годовой страховки, руб.	14 200
Сумма дорожного налога в ГИБДД, руб.	95
Цена тестируемого мотоцикла, руб.	142 400
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

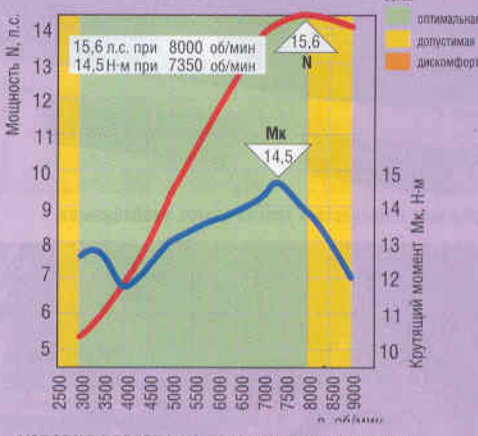
ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Диаметр разворота, м	3,8
Просвет без нагрузки, мм	265
Просвет при нагрузке 70 кг, мм	220

ренно. Сам в том убедился, когда отправился в небольшое путешествие до знакомого мне села. Спокойно промчался по колхозному полю, по раскисшей старой лесной дороге, легко взобрался на огромный холм. До места добрался быстрее обычного и не почувствовал усталости, и путешествие, как ни странно, даже доставило удовольствие. Чему немало удивлялся: ведь пришлось одолевать далеко не самые простые внедорожные участки. А сил еще полно! Водителя остановит разве что ограниченный

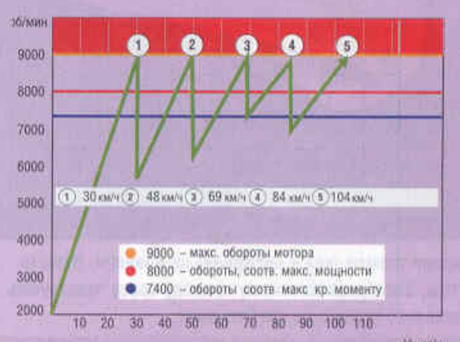


НА СТЕНДЕ

ВНЕШНЯЯ СКОРОСТНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИГАТЕЛЯ



УСЛОВИЯ РАЗГОНА НА ПЕРЕДАЧАХ (0–104 КМ/Ч)



НА ПОЛИГОНЕ

ДЛИНА ТОРМОЗНОГО ПУТИ С 60 КМ/Ч ДО 0



КОМФОРТНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В РАЗНЫХ УСЛОВИЯХ (КМ/Ч)





Никаких излишеств – только самое необходимое.



Задний тормоз (как и передний) не идеален. Вместе с тем, благодаря жесткому приводу сразу чувствуешь, насколько хорошо он срабатывает.

запас топлива в бензобаке – он вмещает всего-то семь литров бензина. Это единственный ощутимый недостаток TW200. Все другое в конструкции взвешенно, взаимоувязанно: скромные габариты, под стать им не переутяжеленная масса, база и огромные внедорожные шины. Отсюда потрясающая проходимость и «безразличие» ко всему, что под колесами.

Не стану зазывать к покупке TW200 горожан, не стану утверждать, что он годится для путешествия по болотам. У этого «японца» «пятно контакта» в других сферах. В идеале, байк рассчитан на движение по лесным, проселочным дорогам и в любую погоду. Вроде бы напрашивается вывод: это «сельский» мотоцикл. Но не все люди «от сохи» могут позволить себе купить такую игрушку. Что сужает потребительскую ценность этого аппарата двойного назначения. Но того, кто приобретет TW200, я назову человеком мудрым и со вкусом.

Благодарим компанию **«Панавто Ко»** за предоставленный мотоцикл, фирму **«Автоконцепт»** – за экипировку, тюнинг-ателье **«Гипер-Байк»** в Москве – за возможность проведения испытаний на мощностном стенде «Dino Jet».



ТЕСТ-ОЦЕНКА*

YAMAHA TW200, двойного назначения



ДВИГАТЕЛЬ

Слабоват для города и идеален для сельской местности. Запас по тяге и оборотам исчезает уже с 80 км/ч. Прост и надежен по конструкции. Многоразовые (моющиеся) фильтрующие элементы упрощают проведение планового ТО.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Довольно грубую работу КП компенсирует (насколько это возможно) мягкое, информативное сцепление. Для плавного переключения рычаг каждый раз приходится выжимать до упора. Пониженная первая передача вполне оправдана для мотоцикла такого типа.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Подвески эффективны при прогулках с максимальной скоростью по шоссе и на вопиющем бездорожье. Трубчатая стальная рама с несущими трубами диаметром 39 мм выдержит любые нагрузки (в пределах разумного).



ТОРМОЗА

Устойчивость на торможении высокая. Задний и передний механизмы работают эффективно, однако из-за малого пятна контакта внедорожных шин с дорогой (на твердом покрытии) тормозной путь при массе мотоцикла 126 кг слишком велик.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Выше всяких похвал! Благодаря большому переднему колесу, широкой задней шине, скромному весу и сверхмалому диаметру разворота обеспечивается потрясающая проходимость и маневренность в самых сложных дорожных условиях.



КОМФОРТ ПИЛОТА

По какому бы покрытию вы не двигались, удобная посадка с прямой спиной, удобно «зафиксированными» на подножках ногами отдаляют наступление усталости. В управлении машина «дружелюбна».



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Седло небольших размеров, приходится довольно плотно сливаться с водителем. Запаса комфорта для «второго номера» хватает ненадолго.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Широкий руль облегчает управление мотоциклом при движении по бездорожью и активном торможении на твердом покрытии. Явно плохой обзор в зеркалах заднего вида. При движении по шоссе это особенно утомляет.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Про контрольную лампу давления масла конструкторы «забыли». А зря. Решили, что двигатель TW вечный? Фара неожиданно хорошо освещает дорогу, особенно при использовании дальнего света.



ЦЕНА

Для жителей села совершенно неподъемная. А вот для элитных загородных клубов, охотничьих хозяйств и состоятельных граждан, проживающих за городом, цена вполне приемлема.



*По 5-балльной шкале.

Алан КАТКАРТ, Великобритания, фото Кела ЭДЖА

ЗАМЕНА В РЯДАХ АТАКУЮЩИХ

DUCATI ST3, спорт-турер

Год выпуска **2003** | Двигатель **992 см³** | Мощность **102 л. с.** | Масса **210 кг** | Ориентировочная цена **€11 000**



Рождение каждой новой версии двигателя Ducati – значительное событие в мотоциклетном мире. Но что такое «новое»? За последние 30 лет компания предлагала только «вариации на тему» 90-градусного V-образного десмомотора (за исключением 1-цилиндрового движка спортбайка для Supermoto, но он никогда не появится на дороге). Вспомните хотя бы 8-клапанный десмокваттро с жидкостным охлаждением 86-го года или заменивший его Testasteretta 2000-го.

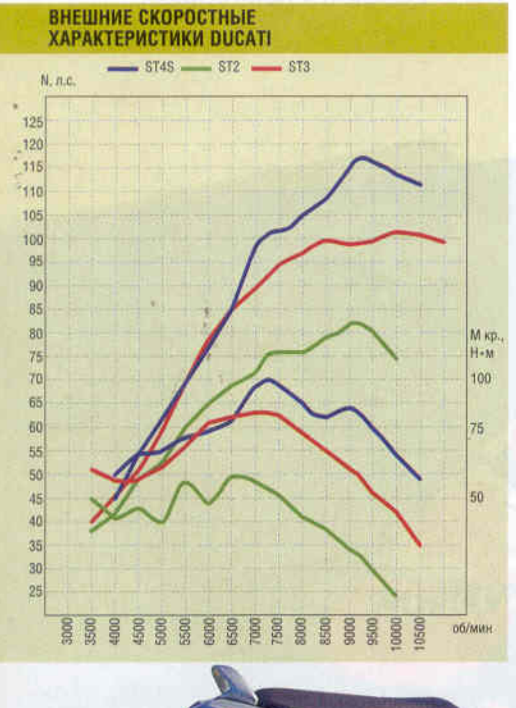
Невероятное все же случилось: перед нами отпрыск самого первого десмо воздушного охлаждения, с одним распредвалом и двумя клапанами на цилиндр, сконструированного в 1971 г. легендарным инженером компании Фабио Тальони. В 1977 г. привод ГРМ стал ременным вместо шестеренчатого. Двигатель получил имя Pantah. С него и началось преображение имиджа Ducati.

В позапрошлом году конструкторы Ducati представили 2-клапанную модель 1000 DS с двумя свечами зажигания на цилиндр. Сегодня этот двигатель стоит на бестселлере Ducati – Multistrada, а также на технике всей линейки гоночных байков Supersport и серии Monster.





Задний амортизатор Sachs.



Но, похоже, эпоха двухклапанников канула в Лету. На Миланском мотосалоне 2003 года был представлен 6-клапанный (с тремя клапанами на цилиндр) спорт-турер ST3. Его технические характеристики намного круче, чем у ST2, а стоит он меньше ST4. «Новичок» затмил обе модели! Конструкция – 3-клапанная (два 34-мм впускных и один 40-мм выпускной), головка цилиндра с двумя свечами на цилиндр. Размеры – 94 х 71,5 мм, объем – 992 см³, конструкция «низа» мотора и ременной привод верхнего распредвала остались такими же, как у 1000 DS с воздушно-масляным охлаждением. У нового мотора клапаны расположены под углом 40°, как и у 8-клапанных двигателей супербайков Ducati, а охлаждение – жидкостное.

В последнее время и Mazerati для автомобилей, и Honda для мотоциклов предпочитают формат «три клапана на цилиндр». Так что инженеры Ducati не одиноки в направлении своих поисков. А результат? Налицо улучшенные технические характеристики при тех же затратах на изготовление: по сравнению с 2-клапанными ST3 выдает 102 л. с. на 8750 об/мин и момент – 95 Н·м. А 1000 DS – всего 84 л. с. и 90 Н·м. Правда, вряд ли ST3 сравнится со 112 л. с./93 Н·м десмокваттро S4 Monster, и уж куда ему до 117 л. с./100 Н.м супербайка ST4S. И все же «тройка» (здесь и далее имеется в виду количество клапанов на цилиндр) не только мощнее «двойки», но и весит на 1,5 кг меньше.

Мотоциклу ST3 суждено стать моделью, изменившей серию спорт-туреров Ducati. С новым мотором появилась и новая рама, а ST4S обновился. Ходовые у обоих байков почти идентичны. Теперь у спорт-туреров другие сиденья, более развитые обтекатели с новыми фарами (явно японского вида), регулируемые по высоте рули и современные информативные приборы – заимствованные у Multistrada аналоговый тахометр и цифровой спидометр. Только уже не нагроможденные друг на друга – их расположили рядом.

Стоимость 6-клапанного ST3 многим покажется очень выгодным приобретением – 10 996 евро. Но выдержит ли на дороге ST3 сравнение с «десмодвойкой» ST2, которого должен будет заменить? Чтобы ответить на эти вопросы, я отправился в Болонью на испытания.

Ждете короткого ответа? Вряд ли получится.

Десмотройка ST3 точно не хуже предшественников. Так же легко набирает обороты с 3000, как и 1000 DS, и резво идет к отметке 7000 об/мин. «Фишка» всех V-образных двигателей Ducati – ровная кривая крутящего момента – у ST3 еще плавней. Мощность набирается очень ровно. А там, где «двойка» обычно выдыхается, 3-клапанный двигатель выдает очередной прирост мощности – открывается что-то вроде второго дыхания. Поэтому, если хочешь ехать быстро, – крути мотор! Тем более, что он на вы-



соких оборотах – просто песня! Не гремит и не вибрирует, как старый. Конечно, он не настолько мощный, как десмоквattро у Monster S4R, зато значительно богаче «одаривает» пилота адреналиновыми ощущениями. Новичок жаден до оборотов, а формы кривых мощности и момента у него лучше, чем у десмоквattро. Ну и, наконец, он тише, чем десмодвойка с воздушным охлаждением.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Ducati ST3
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	210
Габариты, мм	2070/906/1274
База, мм	1430
Высота по седлу, мм	820
Вылет, мм	102
Угол наклона рулевой колонки, град.	24
Объем бака/резерв, л	21/6
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный (90°)
ГРМ	десмодромный, OHC, 3 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	992,4
Размерность, мм	94/71,5
Степень сжатия	11,3:1
Макс. мощность, л. с./об. мин	102/8750
Макс. крутящий момент, Н·м/об мин	93/7250
Система питания	впрыск топлива Marelli
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое в масляной ванне, с гидравлическим приводом
Моторная передача	прямозубыми шестернями
Передаточное число	1,84
Коробка передач	6-ступенчатая
Передаточные числа	1-ая – 2,47; 2-ая – 1,76; 3-я – 1,35; 4-ая – 1,09; 5-я – 0,96; 6-ая – 0,86
Главная передача	цепью
Передаточное число	2,8
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	пространственная, трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка Showa перевернутого типа, с регулируемым преднатягом
Диаметр несущих труб, мм	43
Ход колеса, мм	130
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и полностью регулируемым моноамортизатором Sachs
Ход колеса, мм	148
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	два диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 245 мм, 2-поршневая скоба
Колеса	литые, 3-спицевые
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17

И вправду, ST3 взял самое-самое из всего, что есть у Ducati.

А ехать на нем нужно так, чтобы стрелка тахометра располагалась между 5000 и 8000 об/мин – в этом диапазоне электронная система впрыска топлива Marelli работает наиболее эффективно. На низких оборотах настройка несовершенна, по крайней мере у предсерийного байка, который я тестировал. Глава центра Ducati по исследованиям и разра-

Удобная откидывающаяся вспомогательная ручка – с нею легче водрузить машину на центральную подставку.



эволюцию Ducati.

Новый дизайн рамы напоминает «хондовский», но выглядит модерновее того, что у байка ST2. Рядом с ST3 братец ST2 весь такой маленький и невзрачненький. У «младшенького» обтекатель посолиднее, ветровое стекло побольше (потому и в отношении ветрозащиты он более продвинутый). На скорости 160 км/ч я сидел расслаблено, не волнуясь, как противостоять мощи встречного потока. И даже на 230 км/ч – тут уж ветер так ветер! – ST3 ехал очень стабильно, бесшумно, и на душе у меня было спокойно.

На дороге он почти такой же, как и более дорогой ST4S, только динамика похуже. Но по легкости и удобству управления точно даст фору собрату-десмокваттро.

Физически ST3 крупнее, скажем, Multistrada, но такой же проворный и шустрый, почему и мчаться на нем приятно. На ST3 проще ехать по петляющим горным трассам или городским улицам – у него руль пошире.

Тщательно продумана посадка водителя: получился (примите такую формулировку) спортивный вариант прямой посадки на туринге. Новое сиденье шире, набивка мягче. В середине сиденья – невысокая ступенька. Именно она не дает пассажиру «наезжать» на водителя.

На неровной дороге (мне такая попалась у подножия Апеннин) вы оцените улучшенные качества амортизатора

боткам Андреа Форни и его команда все еще работают над тем, чтобы найти оптимальную настройку. На испытуемом ST3 с последним вариантом настройки системы впрыска топлива холостые были какие-то неустойчивые. Остановившись на светофоре, я начинал «ловить» нейтраль, но найти ее оказалось легче, чем на многих других V-образных десмодвигателях.

Менголи со своими ребятами изрядно потрудился над 6-ступенчатой коробкой передач – она действует очень точно, в ней безукоризненно подобраны передаточные числа. Жаль, что сцепление, как всегда на Ducati, безумно тугое. У конструкторов компании когда-нибудь дойдут руки заняться им?!

Целый день я катался по пригородам Болоньи. Заехал в городок Доцци, видел местную «художественную галерею под открытым небом». Картины более полусотни художников написаны прямо на фасадах жилых домов. Смотрится классно!.. В конце дня вернулся на завод Ducati и, когда парковал мотоцикл рядом с его «предками», вживую увидел

ОТ ОТЦА – К СЫНУ



Конструкция 6-клапанного одновального 90-градусного V-образного двигателя с десмодромным приводом клапанов изначально была темой диссертации 29-летнего студента Политеха Болоньи Диего Менголи. Вот именно – сына технического директора Ducati Жанлуиджи Менголи. Двухлетний труд младшего из династии конструкторов вознагражден – соискателю присуждена степень доктора технических наук. И уже доктор Диего воплотил свой проект в металле и представил на рынке.

– Идея 3-клапанной головки цилиндра лет десять витала в воздухе, – рассказал 55-летний Жанлуиджи Менголи. – Доктор Борди рьяно выступал против этой идеи, поэтому о ней вновь и вновь забывали. Но потом Борди получил повышение, и вместе с ним ушли все «против». А чуть позже Диего захотел сделать этот проект темой диссертации. И начались неминуемые обсуждения двигателя дома. Пришлось вытащить старые чертежи «десмотройки», сын сел рядом и принялся за расчеты. Начал прикидывать, можно ли применить такой мотор в нашей продукции? Он успешно защитился, а я отчетливо увидел,



Сиденье – со «ступенькой».

Sachs. Рама не «играла», зеркала не вибрировали – в них я отлично видел, что творится за спиной.

Другой важный практический момент: на боковую подставку теперь можно положиться – она не «уронит» байк! Более того, байк, оставив на подножке («чок» по-прежнему ручной), можно разогревать. В стандартный комплект входит центральная подставка, откидывающийся из-под сиденья дополнительный рычаг поможет установить на нее груженый мотоцикл.

Качество краски байка гораздо выше, чем у ST2. Но верхняя траверса смотрится дешево – ее надо анодировать или полировать, чтобы не выглядела, будто

что для Ducati производство такого мотора обойдется дешевле, чем «десмодвойки», тогда как уровень технических характеристик практически тот же, что и у более дорогого десмокваттро.

Подтверждение сказанного – сравнение соотношения мощности и кривой крутящего момента каждого из двигателей. На графике видно, что показатели мощности до 6500 об/мин у «трехклапанника» почти равны показателям 4-клапанного мотора. А по сравнению с более мощным 2-клапанным крутящий момент даже выше. Этого оказалось достаточно, чтобы убедить руководство Ducati дать Менголи добро на запуск двигателя в производство.

– Мы обратили внимание на то, как другие компании применяли раньше этот «формат» двигателя, – продолжал

снятая с китайского мотоцикла.

Тормоза хороши и очень послушны. Этих Brembo среднего класса вполне хватило, чтобы я смог затормозить даже в тот момент, когда груженый ящиками с пивом грузовик вылетел навстречу из-за поворота, причем ехал он по моей полосе! Видимо, водитель успел немного подегустировать груз...

Руководители Ducati правильно выбрали тип мотоцикла для презентации семейства новых двигателей. В 1997 году (год спустя с момента покупки Ducati американским концерном), когда ST2 только появился, все признали, что «штатники» из TPG провернули удачную сделку: «слили» воедино американские деньги, итальянское техническое наследие и межатлантический опыт управления предприятием. «Коктейль» дал превосходный «вкус». За прошедшие с тех пор семь лет Ducati стала самой преуспевающей маркой Италии – с ней снова считаются. Хотя объемы продаж Ducati не так уж и высоки.

ST3, выбранный для демонстрации двигателя, по всем параметрам намного превзошел ST2. Особенно удалась внешность байка. Мои слова подтверждает то, что у 4-цилиндровой К-модели BMW, которая появится через год, «лицо» – один в один как у ST3, с такой же формой фары. Что-то мне подсказывает, компания Ducati урвет свой заслуженный кусок на растущем рынке спорт-туреров. А ST2 пора на покой.

В летопись Ducati вписана очередная страница, с которой начинается новая глава о мотоциклах с трехклапанным двигателем.

Жанлуиджи. – Конструкторы Mercedes-Benz использовали три клапана на цилиндр на одном из последних своих моторов, установили по свече с каждой стороны выпускного клапана, но с «хитрыми мозгами» (которых мы пока не можем себе позволить). Но преимущество налицо: двухсвечовое зажигание дает более чистое сгорание горючего на низких оборотах. Таким образом, 3-клапанный двигатель хорош не только тем, что он динамичнее и дешевле, но и тем, что топливо в нем сгорает лучше, а значит, в большей степени удовлетворяет евронормам по чистоте выхлопа. И пусть пока судьба десмодвойки окончательно не решена, ей уже есть замена.

Но какие преимущества сыграли решающую роль в появлении трехклапанника в серии?

– В сравнении с десмокваттро, не нужен четвертый клапан и соответствующий клапанный механизм, а также второй распредвал. Нужны только шесть кулачков: три – для открытия и три – для закрытия, все они на одном валу, – объяснил доктор Диего Менголи. – И другое важное преимущество: проще изготовление головок цилиндров. Да и сами по себе они компактнее и занимают места не больше, чем 2-клапанные. Несложна и ременная передача к распредвалу. Ну, и меньше сухая масса: 63 кг со всем «обвесом» – это на 1,5 кг меньше, чем вес «двойки». Все преимущества очень значительны. В итоге и получается, что десмотройка – идеальный компромисс между большой мощностью, сниженной стоимостью и улучшенным сгоранием топлива.

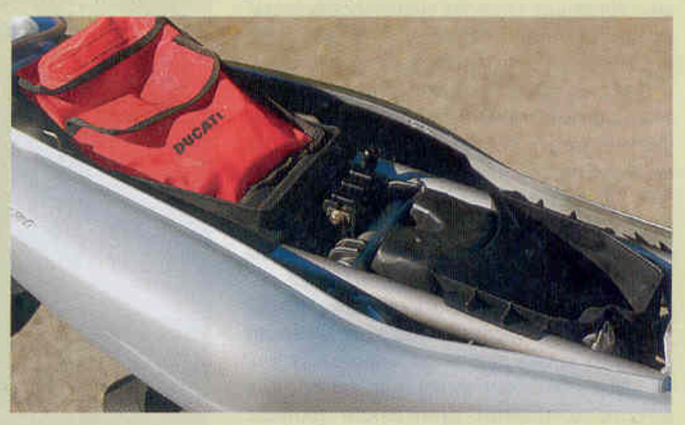
Пока никто из руководителей Ducati не подтвердил, что концепция 3-клапанного двигателя будет использована в других, менее объемных двигателях. Но разработка семейства 620-900-кубовых моторов уже начата. Остается решить, когда и в каких видах моторов использовать такую концепцию двигателя. Но совершенно точно в серии двигателей Ducati появилась новая многообещающая модель, которая совместила в себе все лучшее для рынка дорожников. ⏮



Brembo среднего класса.



Desmo 3 – новое слово в Ducatiстроении.



Под сиденьем места немного.

КРУИЗЕРЫ? НИКОГДА!

БЕСЕДА С ФЕДЕРИКО МИНОЛИ, ПРЕЗИДЕНТОМ DUCATI

Своим чудесным возрождением еще недавно почти разорившаяся компания Ducati обязана 53-летнему Федерико МИНОЛИ. Я встретился с ним в офисе на заводе в Болонье.

– Федерико, в прессе вас всегда называют американцем, тогда как вы, насколько мне известно, родом из Италии?

– Да, из города Галларате – вотчины MV Agusta. Я рос вблизи мотоциклов и научился хорошо в них разбираться. В 1973-м моя карьера гонщика MV достигла зенита, и я уехал работать в Рим. Потом занялся консалтингом, переехал в США. В начале 80-х мне перестало нравиться быть внешним консультантом Ducati, захотелось поработать внутри компании, понять, что было неправильно сделано в производственной, модельной и финансовой стратегии и постараться исправить ошибки. Такая деятельность приносит огромное удовлетворение, да она и более прибыльна: если ты высококлассный и полезный специалист, сможешь заработать кучу денег. Я свой хлеб ем не зря: мои результаты – два успешных проекта, но, правда, и потерпел одно поражение. Однако Ducati – определенно один из успешных.

– Кажется, вы привязались к компании?..

– Да уж, хоть это и не очень выгодно: заработал бы больше денег, найди я другое «больное дитя» и стань его «доктором». Когда в 1996 году с семьей переехал из Бостона в Италию, чтобы «пролечить» Ducati, жена (она американка) согласилась прожить здесь только два года – пока буду «разруливать» ситуацию. Но прошло уже шесть, а мы еще здесь. В марте прошлого года, когда после двухлетнего президентства мне, принявшему должность исполнительного директора, пришлось перейти на полный рабочий день, она согласилась остаться еще на четыре года.

– Недавно стоимость акций Ducati поднялась из-за того, что прошел слух, будто компания TPG намеревается продать принадлежащие ей ценные бумаги Ducati. Какой частью Ducati она владеет?

– Около 33,4% акций. И не сомневаюсь, что продаст их. Дэвиду Бондерману (главе TPG – **прим. автора**) нет смысла вкладывать деньги в наше производство. Держит акции при себе только потому, что ему нравится широким жестом присылать к нам своих друзей, чтобы те «испытывали» новые мотоциклы... Посудите сами: что для TPG $140 млн. в Ducati, если она контролирует $30 млрд.? Бондерман заламывает цену специально, чтобы не продавать акции. После 10-летнего роста продажи на мировом рынке несколько ухудшились, и Ducati испытала на себе последствия падения спроса. Но, к счастью, мы успели расплатиться по долгам, так что сейчас у нас весьма устойчивое финансовое положение. Сокрушаемся из-за невысоких прибылей, но умудряемся оставаться на плаву. Так что нет оснований говорить, что Ducati в финансовом кризисе, как писали в иных СМИ.

TPG пока оставили нас в покое и позволили заниматься делами – это лучший тип инвесторства.

– Дебют Ducati на MotoGP-2003 был впечатляющим, ваш байк вырвался в лидеры в первой же гонке. Оправдал ли он вложенные в него огромные средства?

– Надеюсь, скоро наши мотоциклы смогут лидировать на протяжении всего чемпионата, а не только на первых кругах. Разработка обошлась не настолько дорого, как может показаться: включая Superbike, на который приходилось тратить меньше всего, вкладывали в течение четырех лет по 25 млн. евро в год. Потом оказалось, что 77% затрат на гоночные дела могут покрывать спонсоры – мы на них даже не рассчитывали! Сочетание Ducati, MotoGP и телевидения очень притягательно для крупных спонсоров. Солидную финансовую помощь мы получили от Евросоюза.

– Приятно иметь Брюссель в числе спонсоров!.. Desmosedici – это, конечно, прототип будущей дорожной версии. Займется ли Ducati разработкой стритбайка с 4-цилиндровым V-образным двигателем на базе гоночной модели?

– Вынужден ответить – нет. По правилам GP, мы не можем разрабатывать 4-цилиндровые дорожные байки. Все же кое-какие новинки гоночного прототипа GP будут использованы на моделях Superbike, а затем перейдут на массовую продукцию... Но давайте пока оставим эту тему: еще не известно, какие технические требования FIM предъявит к «прототипам»...

– Каково отношение Ducati к Superbike и MotoGP? И к новым правилам, которые вступят в силу в следующем году. Их ведь вводят, чтобы создать «игровое поле» для «четверок», «твинов», ну и «троек»?

– Superbike – наша история и наше достояние. Можете не сомневаться, что у Ducati останется заводская команда на чемпионате. Прелесть Superbike видна в его сравнении с автогонкой Формула-1: фанат Ferrari болид не приобретет никогда, максимум, что способен купить, – майку с эмблемой любимой команды или флаг. А фанат Ducati вполне может стать владельцем дорожной версии того байка, который он увидел на треке. Хотите убедиться? Взгляните, сколько сотен наших мотоциклов на парковке во время проведения любой гонки. Я думаю, что наше участие в MotoGP продвигает торговую марку, а в Superbike – конкретный потребительский продукт. Вот почему этот чемпионат так важен для нас, и в будущем мы продолжим в нем участвовать.

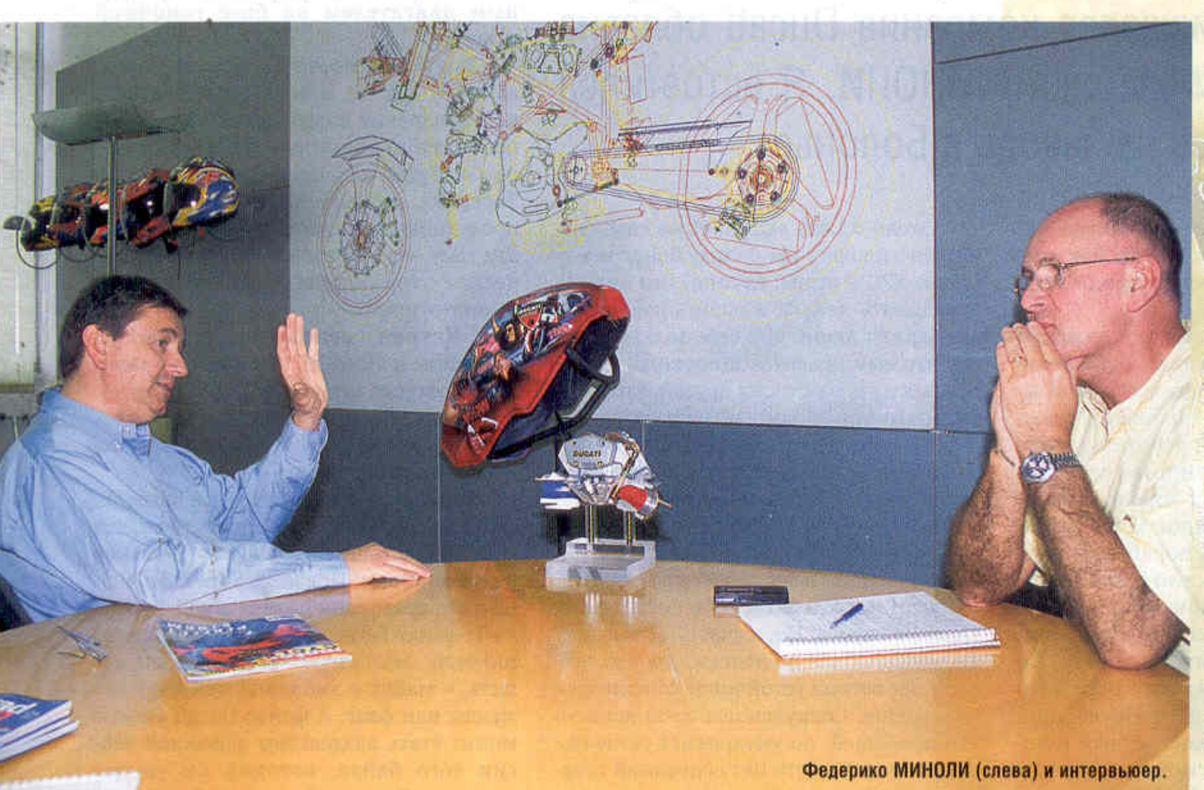
– Поговорим о модельной стратегии Ducati. Многие слышали о возникших у вас проблемах с проникновением на рынок США. Думали ли вы о разработке новой линии байков специально для американских покупателей?

– Долго думать не приходится. Вы же знаете, что американцы тяготеют ко всему большому и дальнобойному, равно как всем известно, что у Ducati другой «темперамент». Так что сомневаюсь, что в ближайшее время вы увидите круизер Ducati.

– Однако же был возможен компромисс – это когда КТМ собиралась купить Moto Guzzi, но в последний момент отказалась, на Guzzi стала претендовать Ducati. Понятно почему: чтобы выпустить на рынок круизер,

сделанный «под Штаты», но не разрабатывать круизер Ducati. Насколько близки вы были к покупке Moto Guzzi?

– Почти купили. Покупателей было только два: мы и Aprilia. Мы предложили более высокую цену, чем Ивано Беджио. Но смогли бы оплатить сделку только после вереницы формальностей, тогда как Беджио достаточно было выписать чек. Находясь в отчаянном положении, руководители Guzzi предпочли получить чек



Федерико МИНОЛИ (слева) и интервьюер.

сегодня, чем большую сумму завтра.

– А будете ли продолжать проработку версии десмокваттро?

– Если увидим, что покупатели хотят больше мощности, почему бы ее и не дать?

– Уверен, многие приобрели бы более дешевые модели, чем те, что продаются. Может, пока снизойти до скутеров Ducati?

– Я всегда говорил, что Ducati – это клан. Чтобы в него попасть, надо заплатить. Дорого. Самый подходящий «для вступления» байк – Monster 620 Dark. Невероятное количество людей, никогда до этого не владевших мотоциклом, вошли в нашу семью, купив именно его, – таких что-то около 40% всех покупателей. Это очень много. Мы постоянно думаем, как бы сделать эту «процедуру» не столь обременительной для карманов наших покупателей. Но эквивалент скутера или другого простого транспортного средства у Ducati не появится просто потому, что у нас нет соответствующей структуры производства. Лучше мы останемся в занимаемой сейчас нише – потому что знаем, из чего извлекать прибыль. И потом, сколько прибыльных скутерных компаний вам известны? Нисколько!

– Ответ предельно понятен. Давайте о другом – вспомним Bimota. Правда ли, что вы заключили соглашение о поставке двигателей для возрождения марки Bimota? И что следующая серия мотоциклов выйдет исключительно с вашими моторами?

– Формального соглашения нет, но у нас попросили двигатели – и мы будем рады помочь. Хочется помочь! С другой стороны, преследую и нашу выгоду, пусть опосредованную: увеличивая на всемирном рынке количество итальянских и в целом европейских брендов, мы повышаем шансы Ducati на лучшее будущее.

– Массимо Тамбурини называют «Микеланджело мотоциклов», именно он занимался дизайном Ducati 916. Верны ли слухи о том, что недавно вы просили его разработать новый байк для Ducati?

– Нет, это выдумки. Тамбурини слишком предан MV Agusta. Я искренне восхищаюсь им и мечтаю снова работать вместе. Но он сделал выбор, и я его уважаю.

– Что вы ответите на предъявленные недавно обвинения в том, что Ducati продает продукцию по завышенным ценам? Учитывая спад на рынке, готовы ли вы снизить цены?

– Если взглянете на наш прайс-лист, то поймете, что цены и без того снизили. Monster 620 сейчас можно приобрести по первоначальной стоимости, чего никогда не случалось. Multistrada продается точно не по завышенной цене – эта модель очень конкурентоспособна. Если хотите покупать качественную продукцию, созданную по новейшим технологиям, то должны быть готовы платить больше, чем за японские аналоги. Стоимость Harley-Davidson выше, чем любых других, но она не завышена – она может быть только такой, как есть, и это нормально... Надо понимать, что мы не можем соревноваться в объеме выпуска, поэтому не можем соревноваться и в цене – система производственных затрат не позволяет этого. Что же нам делать? Добавить в нашу продукцию то, что оправдает цену. На стоимость влияют и другие факторы. Наша техника несет традиции Ducati, в ней живет во всем мире узнаваемый характер, дорого стоят (во всех смыслах) успехи в чемпионатах мира и сериях Гран-при...

– Прочувствовать принадлежность к вашей семье можно на World Ducati Weekend (WDW)* и празднике Ducati Revs America (DRA). Планируете ли продолжать эти праздники?**

– Разумеется, более того, – организуем новые. Например, в 2003 году третий пробег Motogiro, который стал ежегодным. Чуть позже пройдет Centopassi – итальянский вариант американского ралли Iron Butt... Кстати говоря, на него меня вдохновил один парень – я покупаю у него пиццу. За год он накручивает на своем Monster S4 около 40 000 км по итальянским серпантинам – этим как-то и похвастался. Так родилась идея Centopassi. Я лично буду участвовать в нем на Multistrada, и тогда, надеюсь, уже смогу похвастаться перед парнем огромным километражем пробега!

– ... и он вам даст одну пиццу бесплатно!

– И это тоже – от традиций Ducati, если хотите – принцип компании: мы занимаемся тем, что интересно людям.

– ...Если угостит, отказываться не стану.

Беседу провел Алан КАТКАРТ,
фото Кноши НАКАМУРЫ

* «Всемирный выходной Ducati»
** «Ducati заводит Америку»

ПАРТНЕР НАДЕЖЕН

Крупнейший дистрибьютор Yamaha в России компания «Панавто Ко» уже давно добилась признания у владельцев техники прославленной марки, но тем не менее продолжает поиск форм улучшения качества обслуживания своих клиентов и покупателей. В этом ему помогает сама фирма-производитель.

На технической базе компании проведен семинар для дилеров и дистрибьюторов Yamaha, его участники занимались углубленным изучением особенностей эксплуатации, обслуживания и ремонта зимней техники компании. «Университеты» прошли успешно: после трехдневного курса обучения все получили именные сертификаты. Вручил их руководитель сервисного департамента Yamaha г-н Татсуя Ода – он специально прибыл из Японии, чтобы провести семинар и удостовериться, что российские партнеры технически компетентны, способны работать на уровне современных мировых требований и готовы совершенствоваться в своем бизнесе. Господин Ода подчеркнул при вручении сертификатов: работа дилеров, в первую очередь, должна быть направлена на максимально полное удовлетворение запросов каждого из потребителей продукции Yamaha. Он остался удовлетворен уровнем подготовки механиков и компанией «Панавто Ко» в целом: крупнейший российский партнер – партнер надежный.



ЗАМОРОЖЕННЫЙ ЖИВ

Эффектную презентацию нового мотовездехода устроила американская компания Polaris: перед журналистами распахнулись двери рефрижератора, в котором стоял замороженный до –20 градусов 700-кубовый Sportsman. Тем не менее запуск машины не вызвал затруднений: нажатие на кнопочку стартера – и вездеход зашелестел поршнями. В чем суть трюка? Вместо карбюраторов двигатель новинки оснащен системой впрыска топлива – впервые на спортивно-утилитарном ATV. Кроме легкости запуска, впрыск поднял экономичность мотора: по заявлению специалистов компании, теперь на одной заправке можно проехать на 25 км больше.

Дорогие Друзья! Наконец–то пришла зима! «Чему тут радоваться?» – спросите вы. Конечно, иные завидуют жителям теплых стран – они катаются на мотоциклах круглый год… Но давайте посмотрим на это с другой стороны. Во–первых, благодаря зиме в рядах российских мотоциклистов практически нет случайных людей – только увлеченные и любящие мотоциклы покупают их в наших суровых условиях. Во–вторых, российский мотопарк качественно лучше – у нас полно времени на подготовку наших любимцев к летнему сезону. В–третьих, как говорится, без расставаний нет встреч. Наконец, жителям южных стран неведомо чувство восторга, которое мы испытываем, открывая новый сезон.

Так что не ругайте зиму – с пользой используйте дарованное время. Нам предстоит обновить технику, экипировку, поддержать собственную спортивную форму и подойти к открытию сезона в полной боевой готовности. А новый сезон готовит много приятных сюрпризов: на рынке появятся новые модели мотоциклов. Так что давайте оставаться оптимистами, от души встретим Новый год, отпразднуем Рождество, а там и до весны недолго.



Искренне Ваш,
Владимир ЧАЙКОВСКИЙ, менеджер BMW Russland Trayding по сервисному обслуживанию мотоциклов в России и СНГ

Вот и прошел еще один год. Прошедшее лето не было столь благосклонно к любителям мотоциклов, но, тем не менее, это не помешало новым владельцам BMW влиться в ряды поклонников марки и активно участвовать в клубных мероприятиях. Очень рад тому, что поклонников баварской марки в России ежегодно становится все больше. Всех благ вам, любители BMW и других мотоциклов, читателям журнала «Мото» и его создателям! Желаю здоровья вам и вашему мотоциклу. До встречи!

Олег ВОРОНЦОВ, руководитель отдела продаж мотоциклов компании АВТОDOM



Дорогие друзья, поздравляем вас с Новым МОТОгодом! Пусть у снегоходов будет больше снега, у аквабайков – воды, у квадрациклов – земли, а у мотоциклов – асфальта. И у всех нас – побольше солнца!

Компания ROSAN, авторизованный дистрибьютор Bombardier в России

Дорогие читатели и создатели журнала «Мото»! Поздравляем с Новым годом и Рождеством Христовым! Желаем успехов всегда и во всем, ровных дорог, новых впечатлений и хорошего отдыха.

Компания «РИА Моторс»

ТСЦ «Отечественная мототехника» *поздравляет с 2004 годом коллектив редакции и читателей журнала «Мото», а также российских мотопроизводителей.*

Желаем успехов и процветания!

Компания BaltMotors и торговая марка «bm» поздравляют читателей журнала МОТО с Новым годом! Надеемся, что в следующем сезоне мотоциклы и скутеры «bm» разнообразят российский парк мототехники и доставят удовольствие всем любителям стильного отдыха.

Поздравляем сотрудников и читателей журнала «Мото»! Творческих успехов, новых восхождений, всего наилучшего.

Группа компаний Souz Moto

Дмитрий ЗОРИН,
фото Дмитрия ИВАЙКИНА

ПРУЖИНА КАЛАШНИКОВА

SUZUKI GSX-R1000, спортбайк

Год выпуска **2003** | Двигатель **988 см³** | Мощность **100 л. с.** | Масса **168 кг** | Максимальная скорость **260 км/ч** | Ориентировочная цена **$15 800**



С пружиной надежнейшего в мире механизма – автомата Калашникова – сравниваю этот спортбайк.



В центре столицы в конце рабочего дня на дорогах творится сплошное безобразие, и передвигаться по городу с улыбкой на лице способен разве что отважный скутерист, сбежавший с последнего урока. Я же, измотанный двухчасовым тырканьем в «пробках», мечтал лишь о том, что вот-вот пересяду на новый и пока еще мне незнакомый «джиксер», вылечу за город, где за рулем спортбайка смогу хоть немного «спустить пар» накопившегося напряга.

Взгромоздился в его высоченное седло, наклонился вперед, взялся за руль – и уже тогда до меня дошло, что будет не до расслабухи. Моя пятая точка оказалась выше головы, живот прижался к высокому топливному баку, а ощущения в мышцах рук напомнили, что утром я уже отжимался от пола.

Не успел толком тронуть ручку газа, как под мощный звук форсированного мотора стрелка тахометра сиганула к красной зоне, отпустил – она столь же быстро упала обратно и замерла. Ничего себе знакомство!

На нем невыносимо тесно в городе. Избыток мощности и остро реагирующая на управление ручка газа мешали быть уравновешенным при перемещении. И той же пятой точкой я ощущал, насколько реальна опасность того, что меня кто-нибудь саданет сзади. Виновник опасений – обращенный к асфальту (!) стоп-сигнал на новомодных светодиодах. Даже если бы его огни, выполненные в форме виноградной грозди, светили бы ярко, любой, кто двигался позади «этажом выше» (на внедорожнике, грузовике или автобусе), эти «стопы» все равно не заметил бы. Может, тот, кто отвечал за разработку задней части байка, полагал, «нас все равно не догонят!!!» Наверное, но то на треке, а для движения по дорогам общего пользования этот конструкторский изыск абсолютно неприемлем… Примите к сведению, спортбайкеры.

Перемещение от светофора к светофору и напомнило работу той самой пружины АК: я (так уж выходило само собой) выстреливал на «зеленый», к «красному» пружина сжималась вновь – и так до тех пор, пока не закончились светофоры.

Вращая ручку газа нежнее обычного, я, тем не менее, чувствовал, что к другому концу тросика привязано свирепое и пока малознакомое существо. Подру-

житься с ним теперь стало не просто желанием, а жизненной необходимостью. Ехать на мотоцикле с постоянной скоростью было невозможно. И на участках дороги, по которым на «обычных» «спортах» я уверенно двигался на второй или третьей передачах, на GSX-R приходилось включать на одну, а то и две передачи «выше». И только так, держа эластичную рядную четверку в нижнем диапазоне рабочих оборотов, я мог управляться с мощностью и хоть немного расслабиться.

Даже на загородном шоссе тахометр не очень-то и нужен. Двигатель чертовски быстро несет легкий мотоцикл, а первоклассные тормоза, как и в городе, используются куда чаще, чем я привык. И только небольшие просветы между автомобилями дают возможность как следует поиграть «мускулатурой» байка и познакомиться с его аэродинамическими свойствами. Запросто «телепортируясь» со скорости потока до крей-





Огромный тахометр и лампочка-блинкер – основные «орудия труда» каждого пилота GSX-R.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Suzuki GSX-R1000
Модельный год	2003
Сухая масса, кг	168
Энерговооруженность, л. с./кг	1/1,68
Длина, мм	2045
База, мм	1410
Высота по седлу, мм	830
Объем бензобака, л	18
Макс. скорость, км/ч	260
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный
ГРМ	DOHC/4
Рабочий объем, см^3	988
Размерность, мм	73/59
Степень сжатия	12,0
Макс. мощность, л. с. при об/мин*	100/8500
Литровая мощность, л. с./л	100
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	110/5800
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартером
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Моторная передача	шестернями
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, из алюминиевого сплава
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, полностью регулируемая
Диаметр несущих труб, мм	43
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой, полностью регулируемый амортизатор
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска Ø 300 мм, 4-поршневые скобы с радиальным креплением
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-ZR17
Задняя шина	190/50-ZR17

*Максимальная мощность тестируемого мотоцикла ограничена производителем и составляет 100 л. с. при 8500 об/мин.

серских 170–180 км/ч, не испытываю нужды прятаться за обтекатель. Зеркала прилежно показывают картинку позади меня, впрочем, на таких скоростях про них позволительно забыть. Лучше сосредоточиться на поведении компактного шасси и ультрасовременного гоночного мотора. Двигатель оборудован «по последней моде» – системой впрыска с двойными дроссельными заслонками и мощностным клапаном на выпуске. Любые мои капризы движок выполняет абсолютно точно, поразительно спокойно вытягивает с самых «низов» и охотно тормозит при закрытом дросселе уже со средних оборотов.

Передние тормоза работают потрясающе! Их особенность: две 4-поршневые скобы (по сравнению с 6-поршневыми предыдущей конструкции) стали легче, соответственно поубавилось неподрессоренных масс. Крепление скоб – радиальное, благодаря чему рабочее давление в системе повысилось, а сами колодки точнее позиционируются относительно рабочей поверхности тормозных дисков. Диаметр последних сократился на 20 мм, вес – на 300 г. И хотя главным преимуществом схемы с радиальным креплением суппорта считается высокая информативность, уверен, наибольшую ценность для пилотов будет представлять значительно более мягкое (по сравнению с традиционной конструкцией) включение тормозов в работу. А это, сами понимаете, благотворно сказывается на устойчивости мотоцикла и, обращаю ваше внимание, существенно сокращает тормозной путь. В чем, собственно, я убедился, когда провел тормозные испытания. При том, что задняя часть мотоцикла вывешивается довольно быстро, контролировать поведение байка (со слегка поднятым задним колесом) несложно. И передняя шина, намертво вгрызаясь в асфальт, демонстрирует на торможении отличные сцепные свойства. В том числе и в поворотах: здесь основные действия пилота направлены не столько на регулирование угла наклона байка, сколько на правильное и точное управление мощностью. Если совсем конкретно – на предотвращение несанк-

Для неподготовленного пилота этот «джиксер» – проблема, для сорвиголов – гарантия попасть в реанимацию. В руках профессионала – орудие победы.



СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Сумма годовой страховки, руб.	46 500
Сумма дорожного налога в ГИБДД, руб.	1000
Цена тестируемого мотоцикла, $	15 800

ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км



ционированного подъема переднего колеса на выходе из поворота. Именно благодаря избытку сил в моторе и довольно высокому центру тяжести на GSX-R затруднено активное пилотирование в «медленных» и «средне-медленных» виражах (в которых скорость не превышает 100–120 км/ч). И только попав на хорошее покрытие, с «правильной» конфигурацией полотна, вы сможете реализовать весь потенциал движка, вкусить прелести «космического» ускорения на пониженных переда-



Способности современных спортбайков уже давно превышают возможности многих пилотов. GSX-R – из их числа.

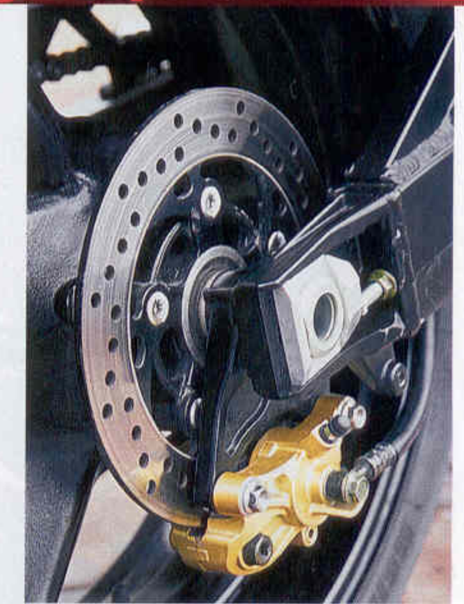
чах и ощутить всю мощь первоклассных тормозов Nissin, гарантирующих уверенное замедление перед входом в каждый следующий поворот, даже после многократных жестких торможений с высокой скорости.

Взаимопонимание с мотоциклом наступает в минуту, когда вы нащупали упор ручки газа, нашли оптимальное положение тела в седле в поворотах, на максимальном разгоне и торможении, а дыхание при этом не учащается. Тогда начинаете понимать, что новейший суперсовременный болид мирового уровня GSX-R с вами «подружился».

Обязан предупредить вот о чем. На GSX-R недопустимо «случайно переборщить» с газом или же по небрежности (скажем, засмотревшись на девушку) отпустить рычаг сцепления на светофоре. Мотоцикл я бы рекомендовал исключительно профессионалам, которые умеют управляться с «боевой ракетой» подобной мощности. Для неподготовленных же этот «джиксер» превращается в бомбу, которая когда-нибудь да взорвется. И это будет больно.

Благодарим **Виктора МОЧАЛОВА** из Санкт-Петербурга за предоставленный мотоцикл.





Тормоза GSX-R – это высочайшая эффективность действия и понятная «обратная связь».





Хвостовая часть в исполнении «соло».

ТЕСТ-ОЦЕНКА*

SUZUKI GSX-R1000, спортбайк



ДВИГАТЕЛЬ

Даже в «задушенном» состоянии он поражает динамикой и эластичностью во всем рабочем диапазоне оборотов. Его возможности превосходят уровень подготовки многих пилотов.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Сцепление таково, что позволяет безошибочно управлять мощностью двигателя и в городе, и в соревнованиях. КП – воплощение четкости.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

При базе, схожей с «шестисотками», длина заднего маятника – 56 см, что в сочетании с полностью регулируемой передней вилкой гарантирует мотоциклу высокую устойчивость на максимальных скоростях и при прохождении поворотов.



ТОРМОЗА



Вне всяких сомнений, они великолепны.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Когда вы научитесь правильно и вовремя направлять силу двигателя GSX-R в нужное русло, тогда поймете, что такое идеальное поведение мотоцикла в поворотах и на прямых.

КОМФОРТ ПИЛОТА

Снимайте комбинезон, надевайте что-то попроще и катайтесь на здоровье. Но только по ХОРОШИМ дорогам и желательно с крейсерской скоростью. Иначе быстро устанете.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА



О ком это?



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ



Все на своем месте.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

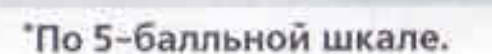
Есть все самое необходимое: для дня – лампочка-блинкер для точных переключений передач, для ночи – потрясающий ближний и дополняющий (!) его (а не взаимоисключающий, как на многих других «литрах») мощный дальний свет.



ЦЕНА

Это цена побед компании в чемпионатах мира, твоих будущих – на этапах чемпионата России или… просто ни с чем не сравнимого удовольствия за рулем. Короче, адекватная цена.





*По 5-балльной шкале.

Иван КСЕНОФОНТОВ

МОФ: КРУТИ ПЕДАЛИ…

ММВЗ-1.102, мотовелосипед

Год выпуска **2003** | Двигатель **50 см³** | Мощность **1,2 л. с.** | Масса **36 кг** | Максимальная скорость **25 км/ч** | Ориентировочная цена **7 500 руб.**

Минский мотовелозавод многие считают умирающим. И вдруг новость: здесь начали производство модели ММВЗ-1.102, а разработали ее с «чистого листа»!

Когда из дверей одноэтажного корпуса бюро испытаний «Мотовело» выкатили новинку, я слегка опешил: что это? Велосипед типа складного? Моторчик не сразу и заметен – скорее это игрушка для детей, чем «серьезное» транспортное средство. Да и «лист», оказывается, был не совсем «чистый»: ходовая часть заимствована у «Крохи», выпускавшейся в середине 90-х (ее тест опубликован в «Мото», № 8–1996).

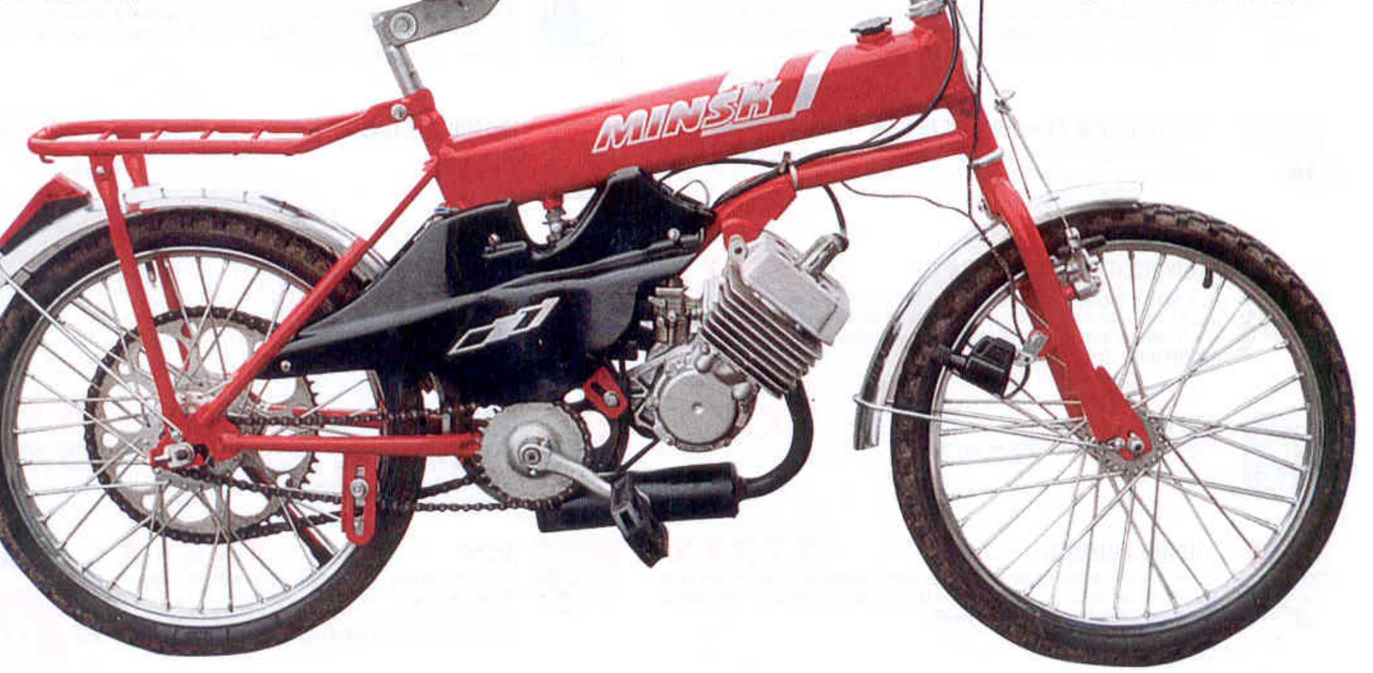
Пока механики заливают бензин в раму (именно в ней расположен миниатюрный топливный бак), слушаю «биографию» малыша. Старая «Кроха» комплектовалась мотором Д-8М. Тот двигатель устарел и морально, и физически: за 45 лет жизни никто не дал ему ни КП, ни «автомата» в трансмиссии, отчего трудно им управлять в современном городе. Оттого и свернули производство «дэшки».

Что делать – поставить крест на «веломоторе»? Но уж больно подкупала идея: на заводе ведь есть велодетали собственного изготовления, так надо сделать и собственный мотор. В короткие сроки его спроектировали. Определение «новый» к этому двигателю применимо с большой натяжкой: прототипом послужил силовой агрегат известной французской фирмы Motobecane (1923–1983). У французов он выпускался с автоматическим центробежным сцеплением, отчего, появившись в 1949 году, оставался чрезвычайно популярным в Европе вплоть до конца 70-х…

Слушаю эту историю вполуха – мне «до фонаря», с чего скопировали движок. Вопрос – каков он здесь и сейчас.

Знаете ли вы, что важнее всего в тесте? Запустить мотор! С ММВЗ-1.102 (имя «Кроха-2» руководством отвергнуто, а другого не дадено) не все так просто: сначала нужно разогнаться, крутя педали. Вращение педалей передается цепью на заднее колесо и одновременно цепной передачей через моноблок «звездочка-шкив» и клиноременную передачу – на автоматическую центробежную муфту. При достижении скорости 8–15 км/ч центробежная муфта срабатывает и во вращение придет коленчатый вал. После запуска двигателя и повышения его оборотов при открытии газа сработает центробежное сцепление, и крутящий момент пойдет на заднее колесо. С этого момента вращать педали больше не требуется. Во всяком случае, так – по инструкции.

Педалирую довольно энергично (не позавидую малым детям или



уставшим пенсионерам), но ничего не происходит. «Техсовет» решает: раз есть бензин и не заводится, значит, нет искры. Логично. Но для того, чтобы проверить догадку, понадобилась помощь троих: один держал на весу заднее колесо (центральная подставка не предусмотрена), а двое одновременно прокручивали педали руками – одному это не под силу. Причем, чтобы сработала центробежная муфта, развить надо значительные обороты. Запыхавшиеся помощники сообщили, что на фирменном Motobecane есть специальный рычажок блокировки привода, благодаря ему можно прокручивать медленно и не париться.

Конечно, виноватой оказалась свеча, и после ее замены раздалось долгожданное «дыр-дыр-дырррррррр» (звук громкий: у испытуемого образца прогорел глушитель). Вновь нажал на педали – мотор отозвался с пол-оборота – и вот я уже на дороге, испытываю забытое с детства восхищение от побед над пространством.

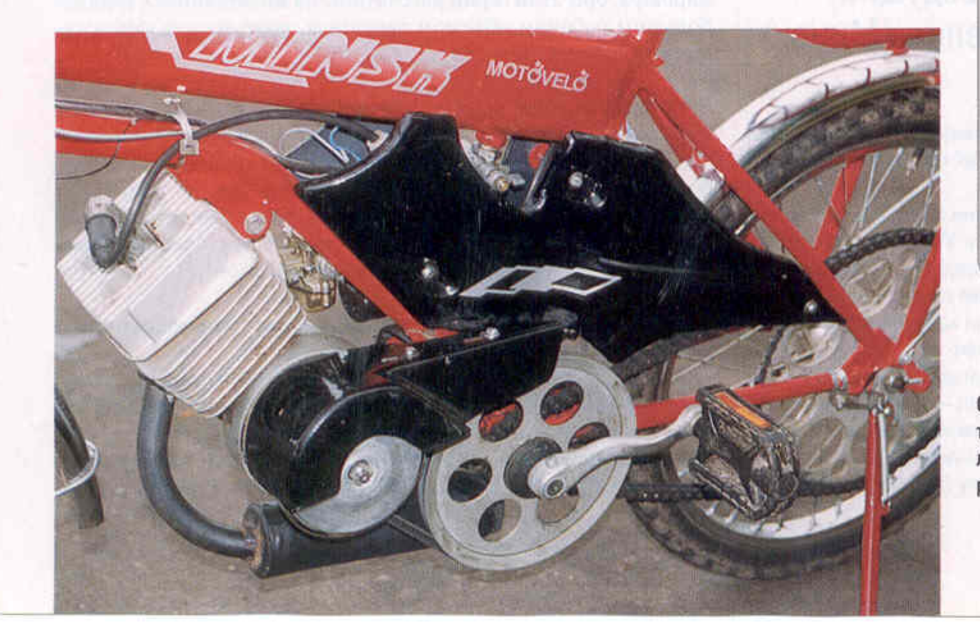
Малый вес экипажа (почти 2/3 составляет мой собственный) позволяет ощущать динамику от поворота ручки газа. Можно закладывать на малом ходу неимоверные виражи, при которых с любого мото грохнешься. Только велосипед здесь составит конкуренцию, но его легко «сделать» на прямике. Все-таки есть своя прелесть от езды на таком «легковесе».

«Гашетку» все время я держал открытой «на полную», однако мотор не перегрелся. В том заслуга конструкторов – они не копировали прототип «один в один», а привнесли новшества: обширные ребра рубашки охлаждения могли бы с успехом справляться с 4–5 «лошадями».

Вообще же, конструкция двигателя отличается простотой и надежностью. Так, оба подшипника шатуна заимствованы со 125-кубового мотора, что при меньшей в 10 раз передаваемой мощности делает кривошип вечным. Наце-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год начала производства	2003
Длина, мм	1550
База, мм	1010
Высота, мм	1040
Дорожный просвет, мм	100
Сухая масса, кг	36
Макс. нагрузка, кг	90
Объем бензобака, л	2
Макс. скорость, км/ч	25
Контрольный расход топлива (при скорости 19 км/ч), л/100 км	2,1
ДВИГАТЕЛЬ	
Двигатель	ММВЗ-1.102
Тип	1-цилиндровый 2-тактный, карбюраторный
Количество цилиндров	1
Газораспределение	поршнем
Рабочий объем, см³	49,9
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	38x44
Степень сжатия	9,5
Мощность, л. с. при об/мин	1,2/5200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	1,5/4800
Карбюратор	К-60 с диам. диффузора 14 мм
Система зажигания	электронная, бесконтактная, питание – от 1-фазного генератора переменного тока с возбуждением от постоянных магнитов
Тип генератора (для освещения)	велогенератор 6В с приводом от переднего колеса
Запуск двигателя	педальный
Топливо	смесь бензина А-76 с маслом
Система смазки двигателя	топливной смесью
Система охлаждения двигателя	воздушная, встречным потоком воздуха
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	центробежного типа
Коробка передач	отсутствует
Передача от двигателя к кареточному узлу	ременная
Передача от кареточного узла к заднему колесу	цепная
Педальный привод	цепной
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная, сварная
Подвеска переднего колеса	жесткая
Подвеска заднего колеса	жесткая
Тормоз (передний)	ручной клещевого типа
Тормоз (задний)	ножной педальный, тормозной втулкой велосипедного типа
Колеса	спицованные, невзаимозаменяемые
Шины	47-406
Цена (отпускная) **завода**	$250



Силовая передача двухступенчатая: ремнем и цепью. Размер колесной звездочки не позволяет разгоняться свыше 25 км/ч.



На мотовелосипед сядут и стар, и млад: руль и седло регулируются по высоте. Электрооборудование убого: велодинамка и фара – из середины прошлого века.

ленное на Запад ограничение мощности одним киловаттом при 50-кубовом рабочем объеме не требует абсолютно никаких действий по доводке продувки или поиску оригинальных решений. Самая простая 2-канальная продувка, степень сжатия 1:9,5 под 76-й бензин, отсутствие лепесткового клапана и настроенного выпуска, примитивный карбюратор К-60В от мотокультиватора по определению обеспечивают мощность большую, чем требуется. Неудивительно, что усилия конструкторов были нацелены более на «удушение» новорожденного, чем на его совершенствование. Испытатели рассказывали, что первый опытный образец разгонялся до 60–70 км/ч, и управлять крохотным велосипедом на такой скорости было просто страшно. Потому сделали просто: заднюю звездочку – в полколеса. Теперь быстро не разгонишься, зато старт стал более динамичным и уверенным – в этом я убедился.

Систему электрооборудования упростили до предела. Я бы даже сказал – до беспредела: однорежимная фара и задний фонарь питаются от велогенератора, закрепленного на трубе передней вилки. Нет спидометра, сигнала (хотя бы звонок прицепили) и сигнала торможения. На руле лишь выключатель зажигания. Между тем, конструкция двигателя позволяет сделать на мотовелосипеде полноценное электрооборудование – ведь мотор с маховичным генератором и коммутатором от обычного «Минска».

Очень существенный вопрос: как сложится судьба минского малыша? Многое зависит от того, в какую нишу он попадет. Подобные транспортные средства (максимальная скорость – до 25 км/ч, мощность двигателя – до 1 кВт), согласно Директиве ЕС, относятся к так называемым мофам (по-нашему, – мотовелосипедам), а значит, не требуют даже в таких «строгих» странах, как Германия, регистрации и наличия у водителя «прав» и шлема на голове. В российских и белорусских ПДД мотовелосипеды приравниваются к мопедам и особыми льготами на дорогах не обладают. Кроме того, на них запрещено ездить по велосипедным дорожкам и тротуарам. В новой редакции белорусских ПДД, действующих с 1 июля 2003 года, на мопедах и велосипедах должны устанавливаться регистрационные знаки. Минские конструкторы пытаются «пробить» в республике категорию «мотовелосипед», подразумевающую упрощенные требования к светотехнике. Но пока их продукт попадает в категорию «мопед», отсюда при движении по дорогам у него должна быть постоянно включена фара.

Найдутся в России поклонники простого и легкого транспорта? Скорее – да, ведь колесят же стар и млад на неубиваемых «Ригах-13». Но пока еще минские новинки не дошли до наших рубежей. Беру смелость утверждать, что спрос на безымянных малышей в России будет, хотя бы потому, что конструкторам ОАО «Мотовело» удалось то, что оказалось не по плечу российским мотозаводам: освоить серийный выпуск «автоматов».


Малый вес; хорошая тяга; усиленные по сравнению с базовым велосипедом ступицы колес и спицы; возможен «up grade» установкой «мягкой» вилки; подрессоренное седло.


Очень слабые тормоза; затруднен запуск мотора; нет блокировки трансмиссии при запуске; шумный выхлоп; слабый свет; щитки мешают подлезть к карбюратору; недостаточный объем бензобака (2 л); недостаточно жесткая подвеска седла. Нет названия!

ВОПРОС–ОТВЕТ

Читателей консультирует ведущий конструктор ОАО «Мотовело» (Минск) Александр БОРИСЕВИЧ

Слышал по радио о модификации мотоцикла «Минск» для армии и полиции. Чем она отличается от серийных машин? Можно ли ее купить и где?

Константин МУН, Иркутская обл.

В 2003 году по заказу пограничных войск Украины изготовлено несколько сотен специальных мотоциклов с камуфляжной раскраской. От серийных ММВЗ-3.113 они отличались наличием боковых багажных полок, у багажника за седлом увеличена площадка, на которой металлический кофр.

Другой спецзаказ – мотоциклы для минской полиции. У этих машин больший рабочий объем двигателя – 150 см^3, он увеличен за счет расточки цилиндра до Ø 56 мм и установки нового поршня. Мощность 2-тактного мотора составила 13 л. с.

Обе модификации в свободную продажу не поступали.

Допускается ли установка карбюратора К-68 на «Минск»?

Иван ТОЛПЫГО, Тамбовская обл.

Карбюраторы этой серии рассчитаны на мототехнику с гораздо большим рабочим объемом двигателя, поэтому для «Минска» он не пригоден.

В соседнем селе ребята установили в «Минск» движок от «Совы» – и гоняют. Разрешает ли завод такую переделку?

Сергей МАТЯГИН, с. Юдиха Владимирской обл.

В двигателях «Минска» и «Совы», действительно, одинаково расположенные точки крепления. Ведь у них был общий «предок» – DKW RT-125. Однако в соответствии с требованиями ГИБДД подобная перестановка недопустима.

У моего «Минска» ММВЗ-3.113 вышел из строя маховичный генератор. Чем его можно заменить?

Александр КОЛЧИН, Московская обл.

Конструкция картера модели 3.113, к сожалению, не допускает установку другого генератора, по крайней мере, без существенных переделок. К тому же все двигатели различаются размерами правых цапф коленвала. Придется поискать ори-

ТЕПЕРЬ – ЛУЧШЕ

В прошлом номере «Мото» опубликовано мнение Анатолия Фридлянда, одного из первых пользователей мотоциклом «Минск» ММВЗ-3.114 с китайским 4-тактным двигателем. Он в целом одобрил тех, кто собирается покупать эти «Мински», но и критики в адрес завода хватало. Мы получили ответ от **технического директора ОАО «Мотовело» Николая СЕНОКОСОВА.**



Приносим извинения всем, кто недоволен качеством наших мотоциклов, и спасибо – сигналы от потребителей не остаются без внимания. Мотоцикл был создан в предельно короткие сроки – «поджимало» начало нового сезона. Данная модель задумывалась как наиболее солидное изделие завода, но при минимальной цене. Двигатель ZS156 FMI-2 (по лицензии Honda CB125) прошел серьезные испытания. Каких-либо существенных недостатков в его работе не обнаружено. Небольшие «провалы» при резком повороте ручки газа связаны с отсутствием в карбюраторе ускорительного насоса. При тщательной регулировке холостого хода «провалы» частично сглаживаются. Наши испытатели советуют ручку газа поворачивать более плавно, чем при езде на мотоцикле с 2-тактным двигателем.

Выяснены и устранены причины биения звездочки заднего колеса, улучшена фиксация седла, внесены усовершенствования в конструкцию электрооборудования: изменена длина проводов, перенесена клемма стартера. Поставщикам рулевых переключателей завод указал на дефекты, и они в срочном порядке устранены. Опять же, из-за сжатых сроков подготовки производства кнопку Start пришлось встраивать в имеющуюся конструкцию правого переключателя, поэтому она находится в несколько необычном месте.

В ближайшем будущем на предприятии планируют придать мотоциклу более современный вид, выпустить другие модификации ММВЗ-3.114. Предполагается, что на аппарат начнут устанавливать передний дисковый тормоз, резиновые защитные чехлы на цепь заднего колеса, боковой упор, более современный щиток приборов с тахометром и сигнальными лампами-указателями включенных передач. Подбираются наиболее оптимальные передаточные числа главной передачи. Ведем поиск поставщиков хороших и недорогих шин. ⏮

От редакции. Приятно и то, что на заводе оперативно отреагировали на критику, а еще и то, что вместе с письмом прислали звездочку колеса – для замены той бракованной, что обнаружилась у А. Фридлянда. Звездочка передана по назначению.

гинальный узел (они еще поступают в продажу), в крайнем случае – поменять картер. ⏮

Во время тренировки нашей мотобольной команды видел необычные желтые мотоциклы. Спортсмены сказали, что их делает минский завод «Мотовело». Но я о них не слышал. Что это за машины?

Николай КУХАРЕВ, г. Пинск, Белоруссия

Действительно, в пинской мотобольной команде «прописались» несколько опытных мотобольных мотоциклов. В их основе новый 250-кубовый 2-тактный мотор, выдающий около 30 л. с. Другие особенности: 3-ступенчатая КП (в мотоболе больше не надо), рычаг переключения передач, который выведен на обе стороны, моноподвеска. В ходовой части использованы узлы и детали от «цивильных» «Минсков». ⏮

Продаются ли у нас прицепы к мотоциклам-одиночкам (например, «Минску»), и можно ли самому построить такой прицеп?

Александр АБРАМОВ, г. Можга, Удмуртия

Единственный «легальный» прицеп к «одиночкам» (в том числе «Минску») – «Енот» производства ЗиД. Сейчас его уже не выпускают, хотя в торговых точках еще можно встретить. Самодельные прицепы нужно регистрировать в ГИБДД, а это не проще, чем «узаконить» мотосамоделку. ⏮

Можно ли на двигатель ММВЗ-3.112 установить цилиндр от последней модели «Минска»? И на сколько при этом возрастет его мощность?

Владимир ТРУТАНОВ, г. Барнаул

Цилиндр поменять нельзя – шпильки его крепления в моторе ММВЗ-3.113 разнесены больше, чем у 112-й модели. Кроме того, у «113-й» выпускной патрубок уперся бы на «112-м» в трубу рамы. Да и зачем возиться: прибавки мощности цилиндр от 3.113 не даст. ⏮



Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото Павла КОСОЛАПОВА

РЕИНКАРНАЦИЯ «КОШКИ»

АВДИС-6.502, двойного назначения

Год выпуска **2004** | Двигатель **2Т 350 см³** | Мощность **25 л. с.** | Масса **340 кг** | Максимальная скорость **75 км/ч** | Ориентировочная цена **60 000 руб.**

Наши бывшие мотогиганты благополучно вымирают, а тем временем на рынке России появился новый производитель – Ярославский «Автодизель-сервис». Здесь разворачивается производство ATV собственной разработки.

Основной профиль предприятия – обслуживание техники с дизелями Ярославского моторного завода. Однако на заводе решили, что собственное ATV-производство не помешает: и уровень специалистов повысится, и будет чем загрузить станочную базу. А пример подал соседний Тутаевский моторный завод – здесь «пошел» 4-колесник «Рысь».

Кстати, разработкой конструкции этой самой тутаевской «Рыси» занимались те же специалисты, которые готовили выпуск ярославского «квадрика» – Валерий Купцов и Валентин Чмутов. Поэтому их новый 4-колесник, воплотив лучшие черты тутаевской «дикой кошки», лишен многих ее недостатков. Вездеход, например, оснащен независимой двухрычажной подвеской всех колес, у него меньшая масса и более доступные ВАЗовские колеса.

Генеральный директор «Автодизель-сервиса» Евгений Юрасов дал «добро» на «непрофильную» деятельность – и понеслось... В кратчайшие сроки был собран опытный образец, его передали для сертификации на Дмитровский полигон (НИЦАМТ). Где нам и представилась возможность провести тест-рейд.

Про ижевскую «водянку» ничего нового мы не узнали: тот же запуск мотора с пол-оборота и ненапряжная работа во всем диапазоне нагрузок (нам бы такой движок, байкерам 80-х!). Ручного тормоза на правой рукоятке руля испытатель не обнаружил – на все четыре колеса воздействует гидротормоз от педали. Продолжая традиции тутаевских машин, справа расположился жигулевский «руч-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год начала производства	2004
Габариты, мм	2250x1270x1400
База, мм	1330
Дорожный просвет, мм	180
Колея, мм	920-1000
Сухая масса, кг	340
Макс. скорость, км/ч	75
Ожидаемая цена, руб	60 000
ДВИГАТЕЛЬ	
Модель	ИЖ-Ю5 (Сб. 1-08.01)
Мощность, л.с. при об/мин	25/4900
Система охлаждения	жидкостная
Коробка передач	4-ступенчатая
Главная передача	цепью шагом 15,875 мм
Редуктор главной передачи	«Муравей», с задним ходом и дифференциалом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная, сварная
Подвеска передних колес	независимая, Мак-Ферсон
Подвеска задних колес	независимая двухрычажная с пружинно-гидравлическими амортизаторами
Тормоза	барабанные, с гидравлическим приводом на передние и задние колеса
Шины	165/80 R13 НИИШП-Ралли 3





«Ижатники» почувствуют себя за рулем «как дома».

В передней подвеске прижился «оковский» Мак-Ферсон.



ник». Шины – лучшего и не надо: они хоть и от «паркетных» «Жигулей», но в исполнении НИИШП-Ралли держат дорогу, как рельсы трамвай. А денек, доложим вам, выпал «склизский», на ногах удержаться не могли – падали несколько раз.

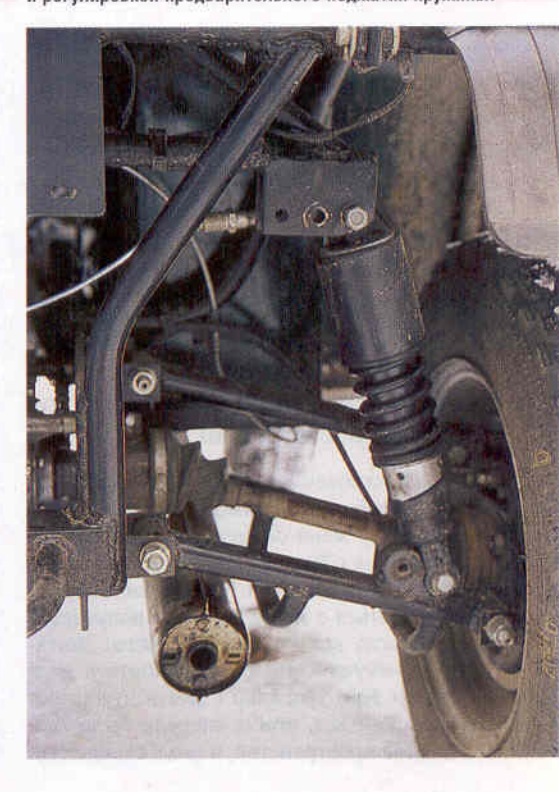
В разгар верчения на месте откуда-то взялся кот (живой, не «Рысь») и стал наблюдать. Когда квадрик остановился, подошел к шине и потерся о нее. Может, почувствовал, что в мотике течет кровь «собрата».

Из внедорожных опций на ATV, благодаря «муравьевскому» мосту, лишь задний ход. Достаточно ли его, чтобы покупатель потянулся к аппарату? – это может продемонстрировать только совместный «гряземесительный» тест с участием других ATV. «Одноклассником» в таком тесте может стать ковровский «Тарпан». Правда, ковровчанин сертифицирован как внедорожное транспортное средство, ярославич же – как полноценный мотоцикл.

Начальник лаборатории сертификации мототехники НИЦАМТ Александр Лещенко категорически отказался давать оценки машине. Мы же рискнем высказать свое суждение: молодцы! Непросто решиться в глубинке так рисковать – вкладывать средства в новое непрофильное изделие.

Сейчас идет подготовка к отправке в торговую сеть первой партии из 150 машин, параллельно современный дизайн разрабатывают специалисты Владимирской студии «Техно–Арт». Обещаем познакомить читателей «Мото» с новинкой в новом обличье, по результатам полноценного теста.

Амортизаторы заимствованы у «Урала», они с пятью вариантами изменения положения и регулировкой предварительного поджатия пружины.



DUCATI 999, спортбайк

ВЫХОД ИЗ КЛЕТКИ

Существует тип людей, для которых размеренная езда и «спокойный» мотоцикл никогда не понравятся. Но не риск ли человеку без специальных навыков усаживаться за руль экстремального болида? И что чувствуешь в его седле? Вот что рассказал **москвич Михаил СИНКЕЛЬБАУМ**, который рискнул после «Минсков», «Ижей» и многолетнего перерыва в езде сесть на Yamaha Fazer, а спустя всего год на новый с иголочки Ducati 999.

– Я человек физически крепкий, выносливый, и скорости за 200 км/ч не вызывают у меня оцепенения, так что общий язык с Ducati нашел быстро. Самыми трудными были первые километры, а трогаться с места и сейчас получается не всегда гладко. Это непросто: двигатель «999-го» «не умеет» работать медленно. При троганьи с места нужно побеспокоиться, чтобы впереди было свободное пространство, а его в городе всегда мало. Левая рука со временем привыкла к короткому тугому рабочему ходу рычага сцепления, а вот сильный наклон корпуса вперед и «рваная» езда по мегаполису по-прежнему выматывают. Довольно быстро теряется точность управления мощным двигателем. Чтобы тронуться правильно, двигатель приходится «раскручивать» и «подыгрывать» ему сцеплением – только тогда «999-й» тронется с места красиво и начнет, подобно сверхзвуковому истребителю, безудержно набирать скорость.

Какую именно? До максимальной еще не доводил – не ставил такой задачи. Но могу утверждать: провести за рулем 20–30 минут на скорости за 200 км/ч – не проблема. Приходилось несколько раз выезжать далеко за город, и, когда дорога позволяет, идешь на «180» и отдыхаешь. Тяга у двигателя потрясающая, даже на такой скорости. Незаметно для себя начинаешь лавировать между автомобилями, как слаломист между флажками. Это заводит! Мчишься – дух захватывает, а между тем животного страха не ощущаешь – байк словно прилипает к асфальту. Игра-



ючи перестраивается из ряда в ряд, уверенно тормозит, снова мощно ускоряется… Скажу больше: уверенность в аппарате – стопроцентная. Иной раз сознание, «воспитанное» на динамике езды на автомобиле, отказывается верить в то, что успеешь совершить очередной обгон и «убраться» на свою полосу, однако если открываешь газ, следует умопомрачительный «скачок» и уже через мгновение оказываешься там, где хотел.

И все равно, всегда езжу «с головой» (во всяком случае, так считаю), поэтому аварийно тормозить не приходилось. «Рабочее» же торможение с любой скорости проходит «без замечаний»: механизмы работают точно, прогнозируемо. Чувствую, потенциала тормозов Brembo и шин Michelin Pilot Sport хватит на пятерых пилотов моего уровня.

Вместе с тем, есть поводы говорить и о том, что не устраивает в мотоцикле. Это сильнейшая, на мой взгляд, вибрация на малых оборотах и идиотизм с электрикой. На «приборке» отказываются работать контрольные лампы, дублирующие поворотники и дальний свет фар. С этим еще как-то можно смириться. Однако неработающая или горящая постоянно зеленая лампочка нейтралки создает, особенно для неопытного водителя, мягко говоря, некоторые неудобства… А теперь вспомните, сколько стоит это чудо… И в репутации тоже теряешь. Представьте владельца Ducati, потерявшего на светофоре «нейтраль»: каким же «лаптем» он выглядит в глазах окружающих! Опять-таки, мы ведь выкладываем «маленькую тележку» денег и для того, чтобы гонять, и чтобы «выглядеть». Вот и думаешь про себя: обманули, обокрали!..

Но не будем застревать на грустном – давайте о приятном.

Впечатляет звук двигателя. Скажу больше – он доминирует над звуком выхлопной системы. Это здорово помогает «общаться» с мотоциклом: облегчает управление им, становится понятнее, как он «себя чувствует» в различных условиях эксплуатации, при различных нагрузках.

Я все больше привыкаю к байку: обратная связь стала отчетливее, благодаря этому у меня, считаю, постепенно вырабатывается собственный стиль управления этой красивой машиной. Вместе с тем, не стану утверждать, что прочувствовал и познал все безграничные возможности «999-го», а значит, не могу пилотировать его столь же уверенно, как, скажем, автомобиль. Но я не тороплюсь – в следующем сезоне мы все поправим. Может быть, даже рискну принять участие в любительских гонках. Ведь в городе этот мотоцикл, как в клетке.

Фото Натальи ЛЮБИМОВОЙ



Общие данные: сухая масса – **199 кг** ■ длина – **2095 мм** ■ база – **1420 мм** ■ высота по седлу – **780 мм** ■ объем бензобака – **15,5 л.** **Двигатель** – 2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный ■ система газораспределения – **DOHC,** 4 клапана на цилиндр ■ система охлаждения – жидкостная ■ система питания – впрыск топлива ■ система пуска – электростартер ■ рабочий объем – **998 см^3** ■ диаметр / ход – **100x63,5 см** ■ степень сжатия – **11,4** ■ максимальная мощность – **124 л. с.** при 9500 об/мин ■ крутящий момент – **102 Н·м** при 8000 об/мин. **Трансмиссия:** КПП – 6-ступенчатая ■ главная передача – цепью. **Ходовая часть:** рама – пространственная, стальная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка, ход 125 мм ■ задняя подвеска – маятниковая, ход 128 мм. **Тормоза:** передний – **2x320**-мм диска ■ задний – **240-мм** диск ■ передняя шина – **120/70ZR17**, задняя шина – **190/50ZR17,** ■ ориентировочная цена – **$19 850**.



Александр ВОРОНЦОВ,
фото Yamaha

ГАРМОНИЧЕСКИЙ СТРОЙ

YAMAHA XT660R: ТРИ ЕВРОБАЙКА С ЯПОНСКИМ ИМЕНЕМ

«Отгремели песни нашего полка...» Да разве ж все эти вегетарианцы, пламенные борцы за «зеленый мир» – агнцы? Да они пострашнее саранчи! Несколько месяцев назад эти «энтузазисты» истребили целое поголовье замечательных машин – в экологические нормы, видите ли, не влезают!



Рама с двойными верхними трубами, силовой агрегат работает с ней «заодно», воспринимая часть нагрузок.

Жертвой «зеленой одури» стал и такой эпохальный мотоцикл, как Yamaha XT600E. Что скрывать: во многом его ценили за простоту устройства и проистекающую отсюда «неубиваемость». Как-то поведет себя «в грязи» его преемник?

Создатели нового поколения XT меньше всего думали о хлябях нашей отчизны. О Западной Европе – да, думали. Почему? Да потому, что Старый континент – основной потребитель 600-кубовых мотоциклов всех мастей. А в странах Средиземноморья пылко любят именно мотоциклы двойного назначения. Согласно маркетинговым данным, 70% эндуристых «шестисоток» используются только для городской езды, удел остальных 30% – путешествия, опять-таки преимущественно по приличным дорогам. Вот отчего новый XT660R спроектирован для европейцев, фактически европейцами же, да и производством его займется итальянский филиал.

Два главных требования к новой «эндурке» сформулированы: экологическая чистота и прилежное поведение на асфальте. А как же насчет «грязь помесить»?.. Ах, отстаньте: вон для вас всяческие TT, WR, YZ… В итоге новый XT660R оказался не только более «асфальтовым», чем его предок, но он еще и обзавелся чисто городским собратом – вариантом XT660X в исполнении «супермотард»: с 17-дюймовыми колесами, «обутыми» в шоссейные шины, мощными тормозами и жесткими подвесками.

Читаешь техническую характеристику новинки – возникает ощущение «дежа вю»: размерность и рабочий объем двигателя в точности совпадают с параметрами снятой с производства несколько лет назад Yamaha XTZ660. Тот мотоцикл, с мотором жидкостного охлаждения и 5-клапанной головкой цилиндра, оказался слишком сложным и тяжелым для своего «двойного назначения». Теперь же – без «сложностей» не пролезешь в игольное ушко экологических требований. А за снижение веса конструкторы боролись прямо-таки героически: XT660R весит 165 кг – всего на 5 кг тяжелее, чем XT600E, и на 4 кг легче XTZ660.

Но обо всем по порядку. Итак, цилиндр (с керамическим покрытием зеркала вместо чугунной гильзы) и часть картера напрямую – от мотора XTZ660. Головка цилиндра спроектирована «с нуля»: она не 5-клапанная,



Yamaha XT660R. Переднее крыло необычной формы: передняя часть задрана вверх, задняя идет у самой шины. Плюс грязезащита для перьев вилки.

а классическая 4-клапанная, с одним верхним распредвалом и коромыслами, а те ради снижения трения установлены на роликоподшипниках. Еще более похвальное нововведение – впрыск топлива. Вместе с ним за экологию «борются» сотовые каталитические нейтрализаторы в глушителях и система подачи свежего воздуха (для дожига смеси) в выпускном тракте. Хотя валы двигателя и коробки передач массивнее, чем в силовом агрегате XT600, картер получился на 30 мм короче. За это пришлось заплатить… отказом от кикстартера: в новом двигателе запуск – только электрическим. Не сомневаюсь, такое новшество не вызовет восторга у любителей забраться подальше от цивилизации. Но и не для них машина создана (см. выше).

Вариант для города – Yamaha XT660X.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Модель	Yamaha XT660R	Yamaha XT660X
Модельный год	2004	2004
Сухая масса, кг	165	173
Габариты, мм	2240x850x1235	н.д.
База, мм	1500	1500
Высота по седлу, мм	855	н.д.
Вылет, мм	118	н.д.
Наклон рулевой колонки, град.	28	н.д.
Объем бензобака, л	15	15
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный	
ГРМ	OHC, 4 клапана на цилиндр	
Рабочий объем, см³	659	659
Размерность, мм	100/84	100/84
Степень сжатия	10,0	10,0
Макс. мощность, л.с. при об/мин	48/6000	48/6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	58,4/5250	58,4/5250
Система питания	впрыск топлива	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная
Система запуска	электростартер	электростартер
ТРАНСМИССИЯ		
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне	
Моторная передача	шестернями	шестернями
Коробка передач	5-ступенчатая	5-ступенчатая
Главная передача	цепью O-Ring	цепью O-Ring
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Рама	полудуплексная, трубчатая, стальная	
Передняя вилка	телескопическая	телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	43	43
Ход колеса, мм	225	225
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	
Ход колеса, мм	200	200
Тормозная система	раздельная, гидравлическая	
Передний тормоз	диск Ø 298 мм, 2-поршневая скоба	диск Ø 320 мм, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	диск Ø 200 мм, 1-поршневая скоба	диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба
Колеса	спицованные	спицованные
Передняя шина	90/90-21	120/70ZR17
Задняя шина	130/80-17	160/60ZR17

Чтобы оценить величие сделанного в борьбе за улучшение ходовых качеств на асфальте, взгляните на новую раму. Верхняя ее часть дуплексная, изгибами труб напоминает старый Fazer, в силовую схему встроен двигатель, воспринимающий часть нагрузок. Чтобы что? Жесткость шасси возросла на 60% даже по сравнению с XTZ660. С «хлипким» XT600 я уж и не сравниваю.

«Итальянская прописка» продиктовала выбор комплектующих. Передняя вилка – Paioli, с несущими трубами диаметром 43 мм (у XT600E – 41 мм). Хода подвесок такие же, как и на старой модели (225 мм – спереди и 200 мм – сзади). Регулировок – «кот наплакал»: лишь поджатие пружины заднего амортизатора (правда, теперь на 5 «кликов» – раньше было всего 3). Тормоза – Brembo. Конструкция колесных ступиц такова, что спицы прямые, без изгибов в месте заделки. В какой мере такое решение повышает их прочность? В громадной.



Необычная форма заднего фонаря, окруженного «двойным выхлопом».



Приборная доска футуристична, но места для тахометра нет. Он и не нужен.

Концепт-байк Yamaha MT-03: родстер-мотард!

На панели приборов ни одной стрелки! Жидкокристаллический дисплей сообщает пилоту данные о скорости, времени, пробеге, запасе топлива. Тахометра нет! Дескать, с умными «мозгами» мотор все равно не перекрутишь, а спортивные амбиции можете повесить на веревочку! Зато в комплектацию мотоцикла входит «противоугонка» с иммобилайзером, а под запираемым седлом – место для замка с U-скобой.

Наверное, даже считающие каждую иену боссы концерна поняли, что новинка вышла слишком уж по-бюргерски правильной. И дали «оторваться» дизайнерам-эргономикам. В показанном одновременно с Yamaha XT660R/X концепте MT-03 тот же 660-кубовый двигатель… Но на этом сходство и кончается. Руководитель проекта Оливер Грилл сказал так: «Ключевая фраза – родстер-мотард! Родстер – потому что он сексуален, агрессивен и изыскан в техническом отношении. Мотард – от «супермотард»: машина для наслаждения, живая и послушная. Эта бестия ни в коей мере не для путешествий! У молодежи для этого нет времени. Вывел тачку из гаража – и отвел душу. Вот ее назначение!»

Да, MT-03 – это нечто! Глядя на аппарат, вспоминаешь: 33 буквы алфавита даны нам для написания не только строевых уставов, но и для любовных поэм. Ох, эти тормозные диски с фестончиками! А как вам амортизатор задней подвески сбоку от двигателя?.. Пусть технарь-зануда доказывает, что это – во имя централизации масс, но мы-то понимаем, что конструкторы просто похулиганили. Жаль, если столь яркая машина так и останется прототипом. Но, кстати, в 90-х Yamaha выпускала нечто вроде спортбайка с двигателем XTZ660 – и как раз на своем итальянском филиале. Такая была мода… Нынче же мода на мотарды да родстеры. Может, сработает? Тогда гамма 660-кубовых Yamaha обретет гармоническую законченность всех «трех аккордов».



Светодиоды – не только для заднего фонаря, но и для головного света.

Григорий ГУМЕННЫЙ,
Иван КСЕНОФОНТОВ

ВСЕПРОЛАЗЫ

Нет плохих дорог – есть плохие мотоциклы

Таким видит кафе-рейсер будущего российский дизайнер Данил Кузвесов.

«История человечества – это история войн», а значит, передвижения по бездорожью. Это сейчас солдат доставляют до места действия самолетами и вертолетами, а в начале прошлого века других вездеходов, кроме лошадей, в армиях не бывало. И заработала конструкторская мысль: как бы приспособить мотоциклы?

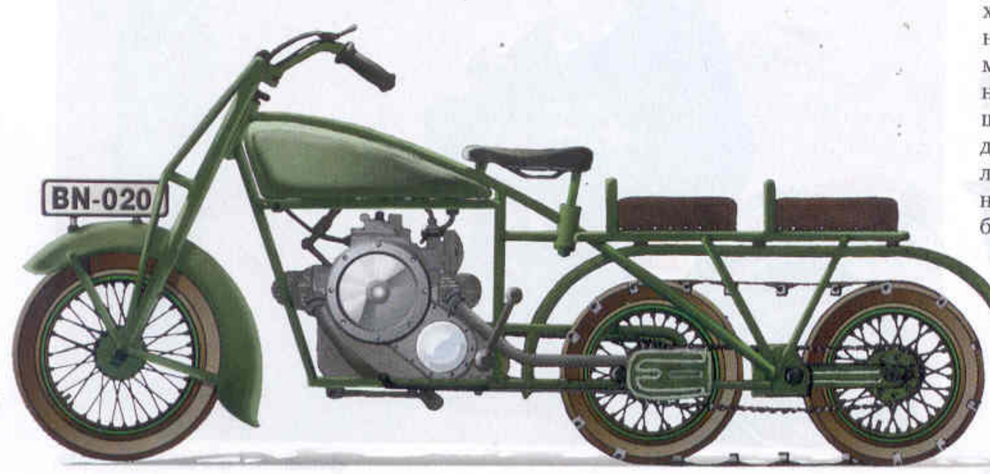
Чтобы повысить проходимость транспортного средства (гужевой транспорт сразу исключаем из рассмотрения) существует всего два способа. Первый: увеличить количество ведущих колес. Второй: применить гусеничный движитель. Ученые мужи пошли сразу обоими путями. В первую очередь, интерес представляли экипажи с люльками: в них можно разместить стрелка с пулеметом и боекомплект. И вот практически во всех странах Европы, как грибы после дождя, стали появляться монстроподобные байки с ведущим колесом коляски.

Одними из первых на эту тропу войны выехали, как ни странно, бельгийцы. На модели FN M12 SM 1936 года привод на колесо коляски осуществлялся карданным валом. Gillet-Herstal на модели «720» использовала цепной привод от ступицы заднего колеса к поперечному валу, на который насаживалось боковое колесо. Болезнь под названием «гребем двумя» оказалась заразной: в предвоенный период ею переболели французы (Gnomeet-Rhone), англичане (Norton), итальянцы (Moto-Guzzi), шведы (Albin-Monark), а за океаном американцы (Harley-Davidson – куда уж без него!). Ну, и конечно, немцы: их машины, смонтированные по схеме «3x2», достигли вершин конструкторской мысли.

Наиболее совершенными и по сей день остаются BMW R75 с просторечным названием «Сахара» (из-за того, что крышка воздухофильтра, расположенная на бензобаке, напоминала горб верблюда) и Zundapp KS750. У «немцев» был полный набор внедорожных опций: задний ход, демультипликатор (по-простому – «понижайка») и блокировка дифференциала. В дальнейшем эта ветвь внедорожной техники, достигнув совершенства, захирела, и только Киевский и Ирбитский мотозаводы по инерции выпускают «Днепр» МТ-16 и «Урал» ИМЗ-8.107. Однако эти современные «реплики» в подметки не годятся «немцам».



Российский мототанк А. Пороховщикова (1915 г.).

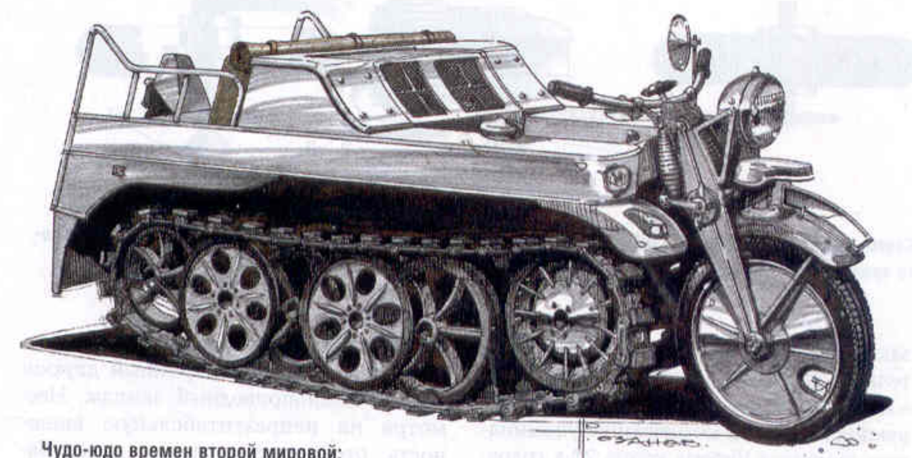


Один из первых «всепролазов» Victoria конца 20-х.

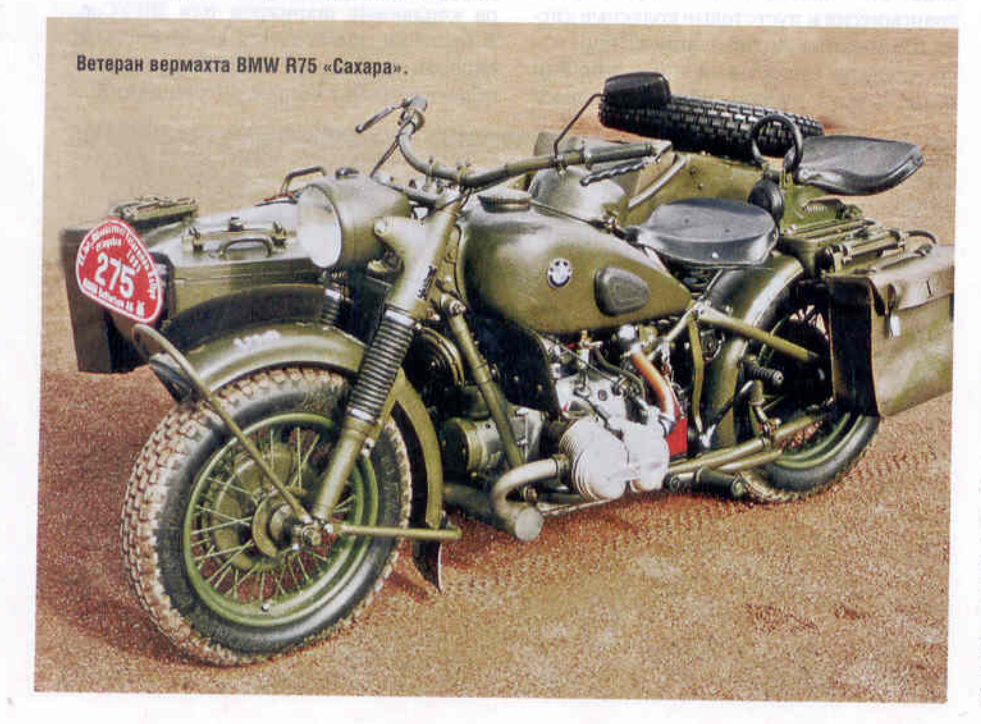
Но вернемся к временам второй мировой. Несмотря на изобилие мотоциклов «3х2», им в деле переброски войск для истребления ближних было тяжело тягаться с армейскими полноприводными автомобилями. Поэтому пользовался определенным успехом опять-таки немецкий гусеничный мотоцикл NSU Kettenkraftrad НК-101. Оснащенный автомобильным 1,5-литровым двигателем, он разгонял агрегат до 70 км/ч. В годы войны их выпустили 9,7 тыс. единиц, некоторые сохранились в России.

Многим не совсем понятна роль переднего колеса у двухгусеничной машины: ведь поворачивать-то можно притормаживая одну гусеницу, как это делают тракторы и танки. Зачем огород городить? А затем, что на скоростных гусеничных машинах для поворота применяется механизм передачи поворота. Он объединяет в себе коробку передач, ведущий мост и механизм поворота. Этот сложный и дорогой механизм согласует вращение ведущих звездочек со скоростью движения и радиусом поворота. Иначе любое, мало-мальское притормаживание на скоростях 50–70 км/ч сразу сносило бы машину с дороги. У НК-101 просто: в трансмиссию включен дифференциал, как на автомобиле. При езде по прямой с большей скоростью или плавных поворотах, когда руль поворачивается менее чем на 5°, мотоцикл ведет себя как простой трицикл или автомобиль. В крутом же повороте, когда скорость снижается до 20 км/ч и менее, можно поворачивать, притормаживая одну из гусениц.

Мало кто знает, что Ирбитский мотозавод в 1943 г., изучив трофейные НК-101, создал аналогичный агрегат. Но далее опытного образца дело не пошло. Да и тот не сохранился.



Чудо-юдо времен второй мировой: NSU HK-101 Kettenkraftrad.



Ветеран вермахта BMW R75 «Сахара».

Прошла война, появилась более мощная техника, и 3-колесные мотовездеходы из армий отправили в отставку. Всех «проходимцев» предали забвению, и длилось оно несколько десятилетий. Если что-то и появлялось, то на уровне самопалов.

По упрощенной схеме (с одним дифференциалом и без рулевого колеса) выполнил мотоцикл ВТС-2 москвич Евгений Перепечкин. Двигатель – «Иж-Юпитер-5», гусеницы – из середин изношенных покрышек грузовика ЗиЛ-131, мост – от «Муравья». Повороты осуществляются при помощи двух рычагов – как на танках. Простота (отсутствие поворотного механизма) обернулась «рысканием» машины при поворотах на скорости.

Очень заманчивой во все времена была мысль сделать одногусеничный мотоцикл с передним управляющим колесом. Казалось бы, чего проще: установил по-



Серийный долгожитель Rokon.



«Белый» А. Гарагашьяна in action.

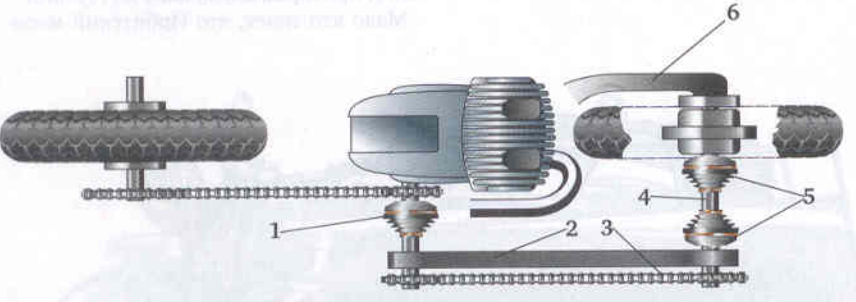


Схема привода «Белого»: 1 – ШРУС на вторичном валу КП; 2 – качающаяся «нога»; 3 – цепь переднего привода; 4 – приводной вал; 5 – ШРУСы; 6 – рычаг подвески переднего колеса.

зади обычного заднего колеса дополнительное, натянул на них резиновую ленту – и готово. Первой подобного рода конструкция в истории мототехники упоминается немецкая Victoria конца 20-х годов. Мотоцикл обладал двумя задними подрессоренными колесами, соединенными цепью. Поверх ободов натягивалась резино-металлическая гусеница. Хотя мотоцикл и развивал 80 км/ч, управлять им было крайне трудно. Главный недостаток: плоская гусеница лишает одноколейный экипаж возможности поворачивать наклоном корпуса. Да и на малой скорости из-за уменьшения гироскопического момента заднего движителя управление очень затруднено.

Позже, в 70-х, на Минском мотозаводе вернулись к этой идее и собрали на базе «мотоболки» полугусеничный мотоцикл. На одном из таких даже пытались подняться на Эльбрус, но добрались только до Приюта Одиннадцати.

Новым витком развития гусеничных мотовездеходов можно условно считать «толкачи» Евгения Чучина. Изобретатель вспомнил про движитель инженера Неждановского, построенный еще до революции. Так появился гусеничный «толкач» для лыжников: он проедет по снежному насту любой толщины и плотности. Мало того, он способен тащить на санках приличный груз.

В конце 60-х на небосклоне внедорожников зажглась новая звезда – американский Rokon, первый серийный двухколесный полноприводный экипаж. Несмотря на непрезентабельную внешность, отсутствие подвесок, малокубатурный (160 см³) мотор, этот «гадкий утенок» прижился и здравствует и по сей день. Его «изюминки» – вариаторная трансмиссия и пустотелые колесные диски (на военных модификациях). Они могут служить емкостью для бензина или воды, а если пустые, то обеспечивают плавучесть аппарата. Rokon стоит на вооружении ряда стран – на нем пашут и время от времени совершают какие-нибудь внедорожные подвиги. К сожалению, в России нет ни одного экземпляра этого уникума, и мы не можем дать полную и объективную оценку американскому долгожителю.

В конце 20 века мировой мотоциклизм вновь пошел в гору, появились и стали быстро совершенствоваться 4-колесные ATV, в том числе выполненные по схеме 4х4. Однако по части 2-колесных байков по-прежнему наблюдался застой. В чем тут дело?

Основная причина не в отсутствии грязи (была бы свинья, а грязь всегда найдется), а в сложности привода переднего колеса, ведь оно и качается, и поворачивается. Даже применяя самые простые передачи – цепные, все равно приходится прибегать к наворотам: цепей должно быть, как минимум, две плюс пара карданных шарниров или ШРУСов. А будет ли пользоваться коммерческим спросом лязгающий цепями комбайнообразный байк? Вопрос риторический...



Мини-полноприводник от А. Гарагашьяна – «Барс-2».



«Толкач» Е. Чучина.

Тогда стали «городить огород»: зубчатые ремни, хитрые конические и карданные передачи и даже гидрообъемные трансмиссии. Все это сложно, дорого, а главное – ненадежно. За границей, где мотоцикл – игрушка, такой аппарат ни к чему, а для профессионального пользования лучше купить вертолет.

Другое дело – Россия, заповедник ухарского бездорожья: здесь найдется работа левшам! Самая известная полноприводная самоделка принадлежит рыцарю сварки и «болгарки» Алексею Гарагашьяну из С.-Петербурга. Его «Белый» и «Барс-2» «засветились» не только на нехоженных дорожках, но и престижных джиперских тусовках.

Из российских мотозаводов только ковровский ЗиД питал слабость к «вездепроходимцам». Первые разработки относятся к 1993 году, когда зам. гл. конструктора Анатолий Заплаткин построил «Фермер 3х3». Схема переднего привода была выбрана классическая: две цепные передачи, между ними – кардан. Образец был испытан и... забыт. Позже по инициативе редакции «Мото» этот трайк перепрофилировали в «Тарзан 2х2», участвовавший в подготовительной стадии эльбрусской экспедиции в 2002 году. «Вариацией на тему» «Тарзана» стали два легких аппарата, построенные редакцией. Один из них, «Баксан-80 2WD» своим заездом на макушку Эльбруса доказал преимущества полного привода.

ВТС-2 Е. Перепечкина.



«Баксан-80 2WD» разработки «Мото».

Делали попытки создания 2-колесных мотовнедорожников и известные фирмы – Suzuki (XF4 и FX5), Honda (Nantis), Gas-Gas (триальный мото), Yamaha (спортбайк YZF-R1). Однако все они не вышли из категории экспериментальных. Наступивший год может стать переломным: Yamaha обещает изменить лицо мотоциклизма интервенцией своих полноприводных моделей. Весной 2004 года пойдет в продажу эндуро WR-450 с приводом на оба колеса.

Технология 2WD отрабатывается фирмой Yamaha с 1992 года на спортивных мотоциклах. Первым был концепт французского отделения Yamaha с карданным валом и цепными передачами. С 1998 к делу мотовнедорожья подключилась крупнейшая фирма-производитель гидросистем Ohlins. Естественно, гидромагнаты видели мотик не иначе, как с гидравликой. Результаты не заставили себя ждать: в том же году Торлейф Хансен выиграл National Gotland Rally на кроссовой Yamaha 2WD YZ250. В следующем году TT600 2WD участвовала в гонке UAE Desert Challenge и выиграла в своем классе в Sardinia Rally. В 2001 Yamaha YZ426 2WD финишировала пятой в пустынной гонке Shamrock Rally, а в 2002 и 2003 Давид Фретинье на той же модели победил в Shamrock Rally. В 2004 он заявился в «Дакаре».

Система полного привода Ohlins достаточно легка и проста. Гидронасос, приводимый выходным валом КП, передает давление жидкости к небольшому гидромотору, смонтированному в ступице переднего колеса. Поскольку гидронасос приводится от вторичного вала КП, переднее колесо никогда не сможет вращаться быстрее заднего, поэтому и не будет проскальзывать. Но когда заднее начнет буксовать, насос станет вращаться быстрее,



Полноприводный скутер Yamaha Mabrice – вызов дорогам!

Электромотор спрятан в ступице.

и большее усилие пойдет на передок. Система способна передавать до 15% мощности на переднее колесо. Но как только сцепление заднего колеса с поверхностью установится, мощность, подводимая к переднему, снизится. Низкий КПД гидросистемы, по мнению разработчиков, несущественен, поскольку, когда буксует заднее колесо, теряется гораздо больше мощности. Гидропривод лишь забирает часть этих потерь.

Привлекательность такой системы переднего привода в том, что она может быть установлена на стандартный мотоцикл без внесения существенных изменений в двигатель и трансмиссию, добавляя всего 8–10 кг веса. Но в этот вес отчасти входит оборудование мотоцикла новыми подвесками Ohlins, которые сами по себе легче штатных. Поэтому фактически увеличение веса составляет 5 кг. Цена Yamaha WR450 2-Trac составит 14–15 тысяч долларов, из которых 5 тыс. – стоимость подвесок Ohlins. Испытатели Yamaha утверждают, по результатам тестов, что на песчаных трассах скорость WR450 2-Trac возрастает по сравнению с обычной YZ450 на 10%.

Дорожные мотоциклы не отстают. «Первой ласточкой» в этом направлении станет Yamaha Mabrice. Этот полноприводный футуристический макси-скутер был представлен на последнем Токийском мото-шоу. Внешне скутер неотличим от Yamaha Majesty, двигатель – самый заурядный (1-цилиндровый OHC, 2 клапана, с рабочим объемом 249 см³ и максимальной мощностью 22 л. с. при 7500 об/мин). А вот в трансмиссии применена необычная – тандемная схема привода. Основной силовой агрегат через вариатор «крутит» заднее колесо, а переднее может приводить в движение встроенный в ступицу электромотор. Нажатием пальца на выключатель выбирается один из трех ездовых режимов: 1 – только заднее колесо ведущее; 2 – переднее колесо прибавляет тягу заднему; 3 – ведущее только переднее. Режим № 3, по замыслу создателей Yamaha Mabrice, может понадобиться при парковке или когда водитель толкает машину.

Так что теперь не только бездорожье – вотчина «всепролазов». Лед тронулся, и можно призвать в буквальном смысле: дорогу полноприводным!

О «всепролазах» в «Мото»: № 3-1996, NSU-Kettenkraftrad; № 1-1997, теория проходимости мотовездехода; № 2-1997, «Фермер 3х3»; № 10-1998, Гусеничный мотоцикл Е. Перепечкина; № 5-1999, о мотоцикле «2х2» А. Гарагашьяна; № 5-1999, обзор конструкций 2WD; № 12-2001, мотовездеходы для снега; № 6-2002, «Тарзан 2х2»; № 7-2003, «Баксан-80 2WD». ⏮

В материале использованы рисунки Сергея ЧИРКОВА, Никиты РОЗАНОВА, Дмитрия БАРКОВА, Елены ПЛУЖНОВОЙ, Бориса ИВАСЮКА, фото из архива редакции.



Ключевые элементы Yamaha WR450 2-Trac: 1 – гидронасос приводится в действие от выходного вала КП; 2 – резервуар, в котором размещен 1 л жидкости; 3 – гидромотор, приводимый во вращение жидкостью; 4 – переднее колесо, приводимое шестерней с внутренними зубьями.



Дебютант 2004 года – Yamaha WR450 2-Trac.

красным по белому

Конечно, можно выбрать другой цвет снегохода. Главное — выбрать снегоход «Тайга». А это значит — выбрать надежность, высокую проходимость, устойчивость, маневренность, современный дизайн, простоту управления... и удовольствие.





НПО САТУРН

г. Рыбинск, Ярославская обл. Контактные телефоны: (0855) 21-30-09, 24-32-78, 24-39-19.

Факс: (0855) 21-45-03, 21-70-91. E-mail: updz@npo-saturn.ru



МОТО ИЗ ЯПОНИИ

Александр ВОРОНЦОВ, фото из архива редакции

И НЕВАЖНО, КТО ОТЦЫ

ГЕНЕЗИС СКУТЕРА: ЭПИЗОД ТРЕТИЙ*

У всякого удачного изобретения, как у гениального ребенка, порой обнаруживается несколько отцов. И не вычислишь, кто из них заронил «божественную искру».

И все равно наследственность проявляется. Ищи, кто схож с детенышем – тот и родитель. Им в первом эпизоде нашей истории о скутере («Мото», № 9) назван американский Salsbury, во втором («Мото», № 11) – итальянский концерн Piaggio. В третьем же, охватывающем последнюю «четвертинку» XX века, роль папаши отведем японской Yamaha. Хотя с оговорками: установление отцовства – вещь деликатная.

В любой публикации об истории Yamaha мы прочитаем, что, начиная с дебюта ее модели Passol в 1977 году, поднялась современная волна повального увлечения скутерами. При этом создается впечатление, что вот, мол, появились японцы в бесплодной пустыне – и она расцвела… На самом же деле развесистое древо мотороллерной семьи, хоть и утратило к той поре немало цветущих ветвей, засыхать не собиралось.

Итальянский Piaggio продолжал огромными тиражами штамповать и разбрасывать по всему миру Vespa в классах от 50 до 200 см³. В Испании и Индии выпускали свою продукцию наследники Lambretta. В СССР похоронили «Вятку», но в Туле на смену «Туристу» пришла «Тулица». В Западной Европе выжило несколько «динозавров» эпохи 60-х годов: австрийский KTM Ponny, немецкий Zundapp R50 и его португальская копия Casal Carina… Как видим, «ландшафт» совсем не походил на выжженную пустыню.

Так в чем же заслуга специалистов Yamaha? Они на давно известную машину взглянули по-новому. Сами они скромно заверяют, что вовсе и не помышляли проектировать неоскутер, просто маркетологи спохватились: осталась неохваченной обширная категория покупателей – домохозяйки (в Японии до недавнего времени замужние женщины не работали). Что им нужно из специфического? Записываем: машина должна быть легкой, недорогой, изящной, с защитой от пыли и местом для поклажи. И, наконец, самое главное: максимально простой в обращении. И в который уж раз оказалось, что этим

Yamaha Passol S50, 1977 год – первый скутер современной формации. 50-кубовый «двухтактник» мощностью 2,3 л. с., 1-скоростная трансмиссия с автоматическим сцеплением, масса – всего 45 кг.

В 1977 году, когда Yamaha якобы вновь изобрела скутер, концерн Piaggio представил Vespa нового поколения – серию PX. У флагмана – 200-кубовый мотор мощностью 12 л. с.

* Начало разговора см. в «Мото», № 9, 11.

требованиям лучше всего отвечает скутер. Число органов управления свели к минимуму: руль, на нем два тормозных рычага и ручка газа, да внизу – кик-стартер. Все! Машинка обходилась односкоростной трансмиссией с автоматическим сцеплением; ее кожух служил и рычагом задней подвески. В стремлении максимально облегчить и упростить аппарат инженеры взяли за основу шасси раму из изогнутой (буквой «U») трубы, навесив на нее облицовку из ярко окрашенного пластика. Вот так и родилась формула современного скутера.

Целых два года соперники грызли локти, наблюдая за феноменальным успехом Yamaha Passol на японском рынке. Лишь в конце 1979 года свой ответ представила Honda. Правда, внешне ее модель Caren выглядела… недоскутером: без полика под ногами, лишь куцененький передний щит. Зато машина получила очень важный перевес над односкоростной Yamaha: клиноременный вариатор. А годом позже сердца покупателей отправилась завоевывать Honda Tact – уже 100-процентный скутер.

Еще через год встрепенулись в Suzuki: в 1981 году вывели на рынок свой вариант – Gemma. Внешне новинка очень походила на итальянские мотороллеры 60-х годов. Но трансмиссия вновь с «изюминкой»: 3-ступенчатая автоматическая коробка передач с переключением при помощи центробежных сцеплений. Впрочем, Suzuki в битве трех гигантов покорно следовала в фарватере конкуренции (Kawasaki, для которой важнейшим рынком всегда был американский, и вовсе не вступила в борьбу). Главная же схватка за техническое первенство и кошельки покупателей развернулась между Honda и Yamaha.

Сводки с «поля боя» наполнялись драматизмом. В 1981 году Yamaha завыла белугой… простите, представила модель Beluga: основательный скутер с развитой облицовкой, вариатором и двумя вариантами силовых агрегатов – 50- и 80-кубовым (доселе все японоскутера были 50-кубовыми). В ответ Honda выкатила авангардный Stream с оригинальной 3-колесной схемой (с двумя колесами сзади, заключенными в общий кожух с силовым агрегатом; сам же скутер, соединенный с этой «тележкой» шарнирно, мог крениться на поворотах) и таким футуристическим дизайном, что один журналист в изумлении написал: «На таких машинах могли бы ездить на работу операторы марсианских заводов». В следующем году Yamaha ударила «тяжелой артиллерией»: скутером Cygnus со 180-кубовым мотором мощностью 15 л. с., на ту пору самым мощным в мире мотороллером. Honda ответила достойно – представила семейство Spacy: футуристический дизайн с выдвигающейся фарой, 4-тактные моторы (впервые на скутерах – с жидкостным охлаждением) рабочим объемом от 50 до 125 см³. 1983 год обе компании решили отметить «спортивными достижениями»: бегуном-спринтером обернулась 50-кубовая Honda Beat с форсированной аж до 7,2 л. с. (при обычной для той поры мощности в 3 л. с.) 2-тактной «водянкой», а Yamaha запустила 125-кубового стайера Tracy, его 16-сильный мотор сообщал машине скорость 110 км/ч.

На этом запал у Yamaha вроде бы ис-



Один из «последних могикан»: бесхитростный 50-кубовый KTM Ponny австрийцы выпускали без особых изменений с 1962 аж по 1979 год.

Honda Caren 1979 года – наполовину скутер, наполовину мини-байк. Но уже с вариатором!



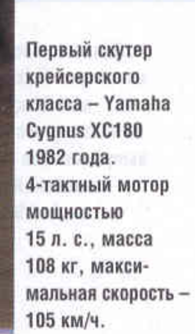
Новинка 1981 года – Yamaha Beluga. Она стала первым «подарком» европейцам: ее лицензионное производство освоила немецкая компания Hercules.

сяк. А Honda, наслаждаясь победой, «забила» два «гвоздя»: 250-кубовый скутер Freeway, чуть позже невообразимый Fusion – фантастическую смесь из скутера, чоппера и туристского мотоцикла неслыханных для этого класса габаритов: длина – 2265 мм, база – 1625 мм. Впрочем, поверженная (морально) Yamaha в лучших самурайских традициях все же извернулась и нанесла потрясающей силы удар: первый в мире внедорожный скутер BW'S (от Big Wheels – «большие колеса), моментально завоевавший неслыханную популярность.

Победное шествие скутеров в Японии едва не оборвали... местные чиновники: в середине 80-х они ввели обязательное ношение шлемов и для водителей «полтинников». Продажи сразу же упали в три раза! Как оказалось, дело было совсем не в том, что японцы так наплевательски относились к своей голове. Разгадка проста: ну неохота, приехав на скутере в магазин или университет, потом носиться со шлемом в руках как дурак с писаной торбой. Промышленники чутко отнеслись к нуждам потребителей, и вскоре запустили в производство скутеры со специальной емкостью для шлема под сиденьем, тут же (обидно – для них же старались!) прозванной «унитазом». И продажи вновь устремились вверх.

А что же Европа? Не подумайте, что здесь равнодушно взирали на то, как ушлые японцы делят возникший буквально в одночасье громадный покупательский рынок – европейцы, соскучившись по мотороллерам, принялись расхватывать японоскутеры как горячие пирожки, возник даже термин – «роллеренессанс». Наиболее прозорливые из магнатов кинулись покупать восточные технологии: французский Peugeot приобрел лицензию у Honda, австрийский Puch – у Suzuki, немецкий Hercules и французский MBK – у Yamaha (последний вообще вскорости стал филиалом японского концерна). Гордые попробовали создать нечто своеобразное. Так, у итальянской Gilera 50GSA подсмотренный у «самураев» блок «мотор – вариатор – маятник» уживался с несущей штампованной стальной облицовкой по образцу

Honda Stream 1981 года – авангард в чистом виде. 50-кубовый моторчик мощностью 3,8 л. с. располагался в отдельной «тележке».



Первый скутер крейсерского класса – Yamaha Cygnus XC180 1982 года. 4-тактный мотор мощностью 15 л. с., масса 108 кг, максимальная скорость – 105 км/ч.



Первенец стиля «макси» – Honda Fusion, наделавшая много шума своим появлением в 1986 году. 20-сильный 250-кубовый 4-тактный мотор жидкостного охлаждения, масса – 155 кг, база – 1625 мм.

Yamaha Tracy 1983 года – спортскутер со 125-кубовым 16-сильным двухтактником жидкостного охлаждения, скорость – 108 км/ч.

Vespa. Итальянский же Benelli S125 удивил сочетанием 4-ступенчатой коробки передач и... двух сцеплений: обычного, с ручным выключением, для «спортивности» и автоматического центробежного – для комфорта. Элегантно и незатратно поступили испанцы из Derbi: они взяли свой мопед Variant, у которого соединенный с вариатором мотор располагался почти горизонтально, установили его на 10-дюймовые колеса и укрыли облицовкой. Получился скутер!

Но это еще цветочки. Расцвет европейского скутера начался тогда, когда итальянцы взялись за дело всерьез – вот уж кто заслужил право называться европейским крестным отцом скутерренессанса. Можно даже точно датировать «год великого перелома» – 1990-й. Тогда произошло сразу несколько замечательных событий. Piaggio развернул производство скутеров современного типа – с вариатором и пластиковой облицовкой. Взялась за их изготовление и Aprilia, а Minarelli и Franco Morini принялись выпускать скутерные силовые агрегаты и продавать их десяткам небольших предприятий. Надо ли говорить, что этот всплеск основывался на японских лицензиях?

Последователи быстро превзошли предшественников: европейцы оказались смелее и в применении технических новшеств: раньше японцев внедрили в широкую практику на 50-кубовых машинах дисковые тормоза, подвески с гидроамортизацией и моторы жидкостного охлаждения. Преуспели и в дизайнерских изысканиях. Владелец Italjet, неугомонный выдумщик Леопольдо Тартарини, еще в конце 80-х уловил, откуда ветер дует, и начал под своей маркой продавать скутеры дальневосточного производства. Когда же дал на рынок собственные конструкции, все ахнули. Необычные системы подвесок и рам, разработанный по его инициативе первый за много лет скутерный 2-цилиндровый мотор! А уж дизайн... Его Italjet Formula включен в постоянную экспозицию нью-йоркского Музея современного искусства – а это, считайте, памятник при жизни.

Вслед за «макси» пришел «гипер»: Honda Silver Wing 2000 года, 2-цилиндровый 600-кубовый двигатель мощностью 49 л. с., максимальная скорость – 170 км/ч!

Yamaha BW'S открыла в 1988 году класс внедорожных скутеров.

Жизнь скутера, как любого творения рук человеческих, подвержена взлетам и падениям. Сейчас – как раз некий упадок. А все почему? На «полтинники» (и их владельцев) надевают намордники: регистрация, экзамены, постоянно ужесточающиеся экологические требования... В общем, «стоять, улыбаться, ноги на ширину плеч!». А ведь техника становится все дороже, потому что – сложнее. Все это повлекло предсказуемый результат: молодежь уже не хочет скутер.

Печальная ситуация привела к двум тенденциям. Одна прогнозируемая: в стремлении сделать «полтинники» привлекательнее за счет удешевления концерны переносят производство в Индию и Китай, заповедники дешевой рабочей силы. Дело доходит до крайностей: появляются и такие «малобюджетные твари», как Suzuki Choi Nori – скутер, упрощенный до состояния табуретки!

Экспонат нью-йоркского Музея современного искусства – Italjet Formula.

Вторая же – неожиданная. Вытесняемый из «полтинников» скутер полез в «высшее общество»! Буквально сию секунду рождается поколение с приставкой «гипер» (во дают отцы!), с мощными 2-цилиндровыми моторами, жестко закрепленными на раме. Они уже вполне универсальны, не боятся ни городских трасс, ни скоростных автострад...

Вот только скутеры ли это? Или пора изобретать новый термин?

Александр ВОРОНЦОВ, фото Анатолия ФОМИНА

ЧУДЕСА И ДИКОВИНЫ

Наших корреспондентов допустили в святая святых HONDA – музей.

«О Honda, взмахни крылами!»
Александр Блок-Цилиндров

Для каждой уважающей себя компании однажды наступает время остановиться, оглянуться. И вот несколько лет назад по Европам да Америкам замелькали эмиссары Honda и давай донимать аборигенов дурацкими расспросами: «А не завалялась ли у вас в сарайчике старая мотоциклетка?» Чем-то поделились прижимистые фермеры, кое-что нашлось в собственных закромах... Старье почистили, подреставрировали – и получилась красота! Глаз не отвести, душе утеха! И внукам есть что казать-гордиться.

«Тяжела и неказиста»... С такой «тарахтелки» начался путь к сотням побед в Гран-при: Honda Benly. Начало 50-х годов.

А это первый дорожник компании – модель «С», 1949 год. 100-кубовый 2-тактный двигатель мощностью всего 3 л. с., прямая ременнаяпередача на заднее колесо, примитивная параллелограммная подвеска... С него начиналась мирская слава.



Восточная мудрость гласит: большое путешествие начинается с шажка. Вот он, первый шажок к сегодняшним гипербайкам – модель Dream SB 1955 года. По тем временам – супермотоцикл: верхнеклапанный 350-кубовый двигатель мощностью 15 л. с., скорость невероятная для тогдашних дорог – 120 км/ч.

Сила Honda в том, что компания всегда в стремлении к грандиозному помнит о малом. В 1960 году префектура Токио заказала партию микромотоциклов для катания по парковым дорожкам. Honda не погнушалась: это – предок популярнейшего Monkey!

В начале 60-х завоевывать экспортные рынки (и прежде всего богатейший американский) концерн отправился с маленькими, но мощными и чрезвычайно надежными машинами, в том числе Sport Cub. В угоду янки его перекроили на внедорожный лад.

С помощью таких «механических диковин» Honda завоевала доверие покупателей. 250-кубовый двигатель чемпионского мотоцикла о шести (!) цилиндрах выдавал свои 60 л. с. при 18 000 (!!) об/мин. И такие обороты в 1966 году!

Гоночная «шестерка» через 11 лет обернулась серийным мотоциклом: Honda CBX. «X» обозначал засекреченный рабочий объем: когда в середине 70-х пошли слухи об этой разработке, поговаривали, что рабочий объем двигателя будет невероятно большим. Возможно – даже страшно подумать! – больше литра. Так и оказалось: 1047 см³, 105 л. с.



Четверть века назад в автомобильном мире стал необычайно моден турбонаддув. А Honda первой установила эту «примочку» на серийный мотоцикл: модель CX500 Turbo, 1980 год. Его 82 л. с. и 210 км/ч – завидные показатели и для сегодняшних «пятисоток».

В стремлении «освежить дыхание» гоночных моторов конструкторы Honda додумались до... 8-клапанных головок цилиндров. Знаете, как они разместили такое нагромождение клапанов? Сделали поршни и цилиндры овальными! В 1991 году концерн даже выпустил партию вот таких дорожных мотоциклов NR750. Запредельная цена сразу же обрекла их на музейный статус.

Машина, полностью перевернувшая представления о том, каким должен быть мотоцикл: легендарный CB750, 1969 год, первый массовый супербайк с 4-цилиндровым двигателем. «Мир проснулся – и узнал, что изменился в одночасье...»

Гиперспортбайк былых времен – Honda CB1100R образца 1980 года, предок SuperBlackbird. 115 л. с., 230 км/ч, «сотня» с места – чуть больше чем за 3,5 с. Самое существенное: это чуть ли не первый дорожный мотоцикл, облицовки которого «скроены» по образу гоночных «Гран-при».



«Не «Хондой» единой...» – в музее немало уникальных машин других марок. Думаете, это Harley-Davidson? Нет – Rikuo («Король дорог»), лицензионная японская копия 50-х годов. Как видим, у традиции строить «Харли-клоны» давняя история.

На таком же немецком NSU Sportmax в 1955 году Ганс Мюллер выиграл чемпионат мира в классе 250 см³. Через год запретили обтекатели, охватывавшие всю переднюю часть машины – якобы по соображениям безопасности: чтобы при падении гонщик мог беспрепятственно отделиться от мотоцикла. На самом же деле чиновников FIM испугал резкий рост скоростей, к которым трассы тех лет явно не были приспособлены.

Японский рынок всегда приветлив к машинкам-«чудикам». Таким, как Motra образца 1982 года. «Заутилитаренный» облик скрывает ходовую часть от Honda Monkey. Но передач – целых шесть: кроме стандартной 3-ступенчатой коробки еще и 2-ступенчатый «умножитель»!

Еще один гоночный уникум 50-х годов – 350-кубовый DKW. Интересно, что в 80-е Honda в точности скопировала эту схему для своего 3-цилиндрового гоночного двигателя: два цилиндра «смотрят» вверх, третий – вперед.

Дмитрий ДОЛЬНИК, фото Lazareth Auto-Moto

ЛАЗАРЕТ

Людовик Лазарет с выводком любимых мутантов. Воды озера Анси неспокойны, когда пред ними предстает такое зрелище.

Встречаются люди с такими фамилиями, что и прозвище уже ни к чему. Вот был у нас, к примеру, в школе товарищ по фамилии Кадун. Ну какая, скажите, надобность награждать его прозвищем? Как ни старайся, брутальней и лаконичней не придумаешь. А экземпляром он был прелюбопытным...

К чему это я? Ах да! Летом 1969 года в административном центре французского департамента Верхняя Савойя – городе Анси, что живописно разлегся на берегах одноименного альпийского озера, родился мальчик Людовик (для близких – Людо), а фамилия у него была Лазарет... Ага, страшно?.. Кстати, Толян Кадун явился на свет приблизительно в то же время, но значительно севернее.

Итак, будущему создателю экстремальных автомобилей и мотоциклов с фамилией повезло – не надо ломать голову над тем, что писать на вывеске компании. (Вот и у меня рука не поднимается подругому назвать эту статью. Что-то библейское и в то же время медицинское в имени том.) А чем тюнинг не болезнь? (Скажу вам, что лазаретом называли в средние века убежище для зараженных болезнью святого Лазаря, то есть проказой, но боюсь, что вы тут же заверещите: я, мол, умник этакий, подсмотрел это в энциклопедии... Ну, подсмотрел. И что? Для вас, между прочим, старался...)

Мальчик рос здоровым, и ничего поначалу не предвещало автомотоотклонений. Школа, технологический университет, то да се... И лишь когда Людовик поступил в школу дизайна легендарного швейцарца Франко Сбарро, впору было лупить во все колокола что есть мочи. Но поздно – подхватил бациллу!

После успешного окончания Ecole Sbarro Лазарет три года работал у Жоржа Блэна на Aixam-Mega, где принимал участие в создании нашумевшего в свое время внедорожного спорт-купе Mega Track (кстати, добрая половина из десятка выпущенных машин бороздит российские просторы). В конце 1998 года наш персонаж подался на вольные хлеба – в местечке Кран-Жеврие, что неподалеку от родного Анси, открыл собственную контору Lazareth Auto-Moto. Там он и творит по сей день.

Что до автомобилей, то Людовик специализируется скорее не на тюнинге, а на постройке хот-родов и репликаров. И абсолютно непатриотично разрабатывает англо-американскую «тему» – будь то родстер Mini с шестилитровой «восьмеркой» от «газонокосилки» Chevrolet, традиционная вариация на тему Lotus Seven, или даже настоящий «хай-бой» (если кто не в курсе, так называют популярную разновидность хот-родов, представляющих собой родстеры или купе 30-х годов, обычно марки Ford, начисто лишенные крыльев. Клянусь, я это знал безо всякого подглядывания!).

В 1999 году Людовик одним из первых начал строить столь популярные сегодня у мастеров тюнинга шоссейные четырехколесники. (Это вам уже не ATV, так как ни о каком «all terrain» здесь не может быть и речи – аппараты «заточены» исключительно под асфальт.) При этом за основу брал Suzuki GSX-R750 или GSX-R1100. Веселые получались тележки!

А вот мотоциклы Лазарета в двух словах не опишешь. Вроде стритфайтерство



Hayabusa для Жерара Депардье. Тот еще видок! Кстати, смотрели фильм «Видок» с заказчиком в главной роли? Ну, и что страшнее?

налицо, но не хулиганское британско-германское, а какое-то иженерно-интеллигентное, французское, даже французско-швейцарское, я бы сказал. (Во загнул! Самому понравилось: непонятно, но звучит важно.) Чего только за эти годы он не натворил: несколько интересных Yamaha V-Max (Blue Street, Yellow Street, Black & White Street, Street Sport – последний, когда Людовик уже крепко подсел на «глаза» от R1 и консольную заднюю подвеску), – черно-красный Harley-Davidson 883 Cafe Racer с колесами от Yamaha FZR1000 и жесткой задней подвеской (!), Yamaha YZF750 Oliver Jacque Replica, Kawasaki ZX-10 Tomcat (оба – с фарами от R1). Байков, полностью зашитых в обтекатели, у Лазарета было не густо: «пришпоренный» Yamaha R1, Yamaha FZR1000 Black & White, Honda VFR750 Yellow Race – и все, пожалуй. Среди ранних работ можно выделить стритфайтер из кроссового (!) Honda CR500 с задним колесом от VFR750, передним от CBR600 и тормозными дисками от Yamaha FZR1000, а также эффектный ярко-желтый Honda 250 Cafe Racer с трехцилиндровым двухтактником от Honda MVX250 и фарами от FIAT Ritmo.

Но есть несколько аппаратов, которыми Людовик гордится особо. Вот один из них – Yamaha YZF R1 Street Bike. Укороченная вилка R1, переднее колесо от YZF750, модернизированный задний маятник с консольным креплением колеса от Triumph Speed Triple, заднее колесо – от него же, вся пластиковая облицовка – эксклюзивная, работы Лазарета, выпускная система – со встроенной лазаретовской системой IDL (Inside Driver Light) – это когда задние фонари инфернально светят прямо откуда-то из недр трубы. Неплохой микст?

Или возьмем Suzuki Hayabusa, построенный в 2002 году по заказу Жерара Депардье. Тоже впечатляет! При помощи пластиковых элементов экстерьера Hayabusa стала походить на B-King, сенсацию Токийского салона 2001 года. По отношению к заднему маятнику пришлось прибегнуть к хирургическому вмешательству. Корма же с двумя глушителями под сиденьем выполнена в стиле MV Agusta. Как известно, с достойным лучшего применения упорством Депардье регулярно разбивается на мотоцикле. Вот и недавно снова... Уж не на том ли самом? Вероятно, почтенный мэтр объезжал на байке свои винные погреба и, надегустировавшись божоле, задремал. Мирно посапывая, он выехал случайно наружу, на дороги общего пользования и... Депардье, если помните, мужчина крупного телосложения, вот и не выдержали титановые колесики, прикрученные по бокам – дабы блюсти равновесие экипажа. (Вышеописанная жуткая сцена – плод черной зависти автора к благосостоянию актера, не более.)

Построенный в 2000 году дрегстер Yamaha-Lazareth FZR1000 Turbo благодаря турбонаддуву от FIAT Uno и нитросу развивал 250 л. с. (хочу заметить, что 1,3-литровый мотор автомобиля FIAT Uno Turbo выдает только 100 «лоша-



Yamaha-Lazareth GTS1000 Double Monobras. Если бы Людовик вовремя не сдержал свой конструкторский порыв, этот аппарат мог бы с одинаковым успехом ездить как вперед, так и назад (а как прикажете на такой дуре разворачиваться в узком горном туннеле?).



Когда-то Yamaha FZR1000 EXUP, а ныне кафе-рейсер от (или из ?) Лазарета, вооруженный не только нитросом, но и характерными зубами в стиле боевой раскраски на носах истребителей. Между прочим, принято считать, что именно авиационный ноуз-арт, зародившийся еще в годы первой мировой, подарил хотроддингу и кастомайзингу такой классический элемент оформления, как языки пламени (так называемые flames).

дей»). Снова не обошлось без «хондовских» трансплантантов: задняя консольная подвеска и заднее колесо – от VFR750F RC36, переднее – от CBR900RR FireBlade.

А это что за зверь с зубами на нижнем спойлере? Yamaha FZR1000 EXUP Cafe Racer построена Людовиком в 2002 году для себя любимого. Это его «мотоцикл на каждый день». Задняя консольная подвеска вместе с колесом – от Honda VFR750, переднее колесо – от CBR900, фары – от R1. Передняя вилка немилосердно укорочена. Мотор готов отдать 180 л.с. плюс 40% за счет обязательного нитроса (NOS для французского мототюнинга, что нос для истинного француза – орган если не главный, то заметный) – получаем 250. Такой вот у Лазарета «каждый день»...

Желтая «хорошунья» Yamaha TDM850 Street Trail, расписанная традиционными для Лазарета «акульими зубами», построена в 2000 году. Это якобы подарок для его подруги Анетт. По крайней мере, французские и немецкие профильные издания активно эксплуатировали эту тему – «байк ко Дню святого Валентина» и прочие сюси, а также соответствующие пуси. В любом случае, симпатичный получился байк из обычного TDM 1991 года (двигатель, правда, поновее – от TDM 1999 года). Переднее колесо – от Honda FireBlade, задняя консольная подвеска и тормоз – от VFR750. Устремленная ввысь корма («стрит-хвост», как следует из названия) выполнен в духе Ducati 916. Восьмилитровый алюминиевый бак – собственноручного изготовления. Передняя вилка укорочена. Брюхо снизу подшито большим обтекателем. Позже тема «стритфайтеризации» TDM была продолжена на TDM850 Street Trail Blue.

Безусловно, самый известный и эффектный мотоцикл Лазарета – Yamaha-Lazareth GTS1000 Double Monobras 2001 года. Тот самый, у которого и спереди, и сзади одинаковые задние консольные маятники от Honda VFR750F RC36. «Донором» послужил весьма продвинутый для своего времени «турист» Yamaha GTS1000 1997 года с передней консольной подвеской. Да, над гидравлическим приводом управляемого переднего колеса Людовику пришлось покорпеть. А что делать – вилка-то передняя отсутствует как класс! Руль соединен с главным цилиндром, а рабочий цилиндр, закрепленный на маятнике, поворачивает колесо. (Тут уж без рулевого демпфера Öhlins ну никак...) Хорошо хоть, что всю эту хитрую гидравлику удалось без особых проблем реквизировать со списанной строительной техники.



R1 Street Bike Yamaha, смело скрещенная с Triumph Speed Triple. Ублюдок или дитя любви?

Передний тормоз монументален – 8-поршневая «машинка» и внушительный, собственноручно отфрезерованный диск. Колеса от VFR пришлось изрядно расширить (заднее так вообще до 7,5 дюймов – чтоб каток насадить посерьезней). Выпускная система типа «4-в-1-в-4» агрессивно ощетинилась из-под хвоста четырьмя стволами карбоновых глушителей. «Морда», как положено, – от R1. То, что похоже на бак, прикрывает карбюраторы (так ведь хоть на чем-то надо возлегать!), а настоящий алюминиевый бак, чтобы понизить силуэт, Людовик приютил за цилиндрами. Мотор, прикрытый снизу фирменным блюдом Людовика – обтекателем-поддоном, выдает 130 л. с. на заднем колесе (тут немудрено и спутать, заднее – это то, к которому водитель спиной) и позволяет аппарату легко закладывать за 300 км/ч.

Всего же Людовик построил более двадцати байков. По цене в большинстве своем это «двадцатитысячники». Стабильный доход приносит также продажа по собственному каталогу излюбленных «фишек» – «хвостов» а-ля MV Agusta, карбоновых глушителей, систем IDL, стритфайтеровских «масок» с оптикой от R1 и наборов для трансформации Hayabusa в B-King.

«Я могу работать с любым мотоциклом, – вещает Лазарет. - И ворочу с ним, что хочу! No limits!» Что тут добавишь... Молодец! Сидит мужик, понимаешь, в горах, издевается как может над продукцией конкурирующих меж собой грандов, скрещивает их по-всякому – и хоть бы хны! При этом еще и улыбается! А что с него возьмешь, ведь на эмблеме Lazareth Auto-Moto изображен безумный дятел. Лазарет! Полный...

Автор выражает благодарность **Людовику ЛАЗАРЕТУ** и **Алену ДЕВЕЗУ** за помощь в подготовке материала.



Вот такой бескомпромиссный турбированный дрегстер можно построить из Yamaha FZR1000. Что и проделал Лазарет. В окрасе снова наблюдаются авиационные мотивы, на этот раз современные.


Издательский Дом Р.О.С.-КОР
ВСЕ ВИДЫ ПОЛИГРАФИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ
ОТ ИДЕИ ДО ТИРАЖА
от визиток до плакатов
от листовок до каталогов
от карманных до квартальных календарей
фотовывод, цветопробы
ламинация, УФ-лак, вырубка
цифровая профессиональная фотосъемка
цветокоррекция, дизайн, вёрстка
ЗАБЕРЁМ МАКЕТ-ПРИВЕЗЁМ ТИРАЖ БЕСПЛАТНО
Загородное шоссе, д.10, корп.2, тел./факс : 958-04-29, 952-02-81, тел.: 954-37-35, 954-93-99


FORCE marine
СЕРВИС-ЦЕНТР
по ремонту и обслуживанию мототехники
Продажа Б/У и новой техники
Принимаем технику на комиссию
Запчасти и расходные материалы
Компания ФОРС МАРИН
Москва, ул. Болотниковская, 36А
(095) 50-50-188, 790-5452


В движении из года в год!
БАЙК ЛЕНД
ЛУЧШИЙ В СТРАНЕ ВЫБОР МОТОЦИКЛОВ, СКУТЕРОВ, ATV, СНЕГОХОДОВ, РАСХОДНИКОВ, АКСЕССУАРОВ И ЭКИПИРОВКИ. СЕРВИС. ШКОЛА ВОЖДЕНИЯ.
Можайское шоссе, 1,5 км от МКАД. Тел. (095) 596 81 00, 596 89 90.


Kawasaki
YAMAHA
SUZUKI
HONDA
POLARIS
ARCTIC CAT
BOMBARDIER
LYNX
TEAM ACCELERATOR УСКОРИТЕЛЬ
Снегоходные аксессуары для охоты, рыбалки и путешествий
Снегоходная одежда, перчатки, шлемы, обувь
Детали двигателя, масла, свечи, ремни, шипы
Снегоходные гусеницы и детали подвески
Защита, пластик, лебедки, прицепы
Лыжи и пластиковые накладки
Выхлопные системы, фильтры
Увеличение мощности и тюнинг
ВСЕ ДЛЯ МОТО
МОЖАЙСКОЕ ШОССЕ, 17
799-6111
799-8228
NEW!!! ЗАПЧАСТИ ДЛЯ «ЯПОНЦЕВ»
ПРИГЛАШАЕМ к сотрудничеству ДИЛЕРОВ


РИА МОТОРС
253-29-69
259-76-76
Москва,
м. «Улица 1905 года»,
ул. Антонова-Овсеенко, 6
www.riamoto.ru
mail@riamoto.ru
РАСПРОДАЖА СКУТЕРОВ !!!
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРЫ
САЛОН ПРОДАЖ
с 9.00 до 20.00 без выходных
СЕРВИС
Популярные модели
Индивидуальный подход
Услуги страхования
Выезд к клиенту
Профессиональный сервис
Гибкая система оплаты
Дисконтная система
Перетяжка сидений
ИЗ ЯПОНИИ

Игорь ВЕРШИН, г. Старый Оскол, Белгородская обл.

ДРУЖИЩЕ КВАЗИМОДО

Ко мне часто шли за помощью местные кастомайзеры. Помогал, но терзала мысль: не то они делают... Не выдержал – построил свой мотоцикл. Таким, каким он, считаю, должен быть.

Единственный реальный кандидат (из наших) на право стать кастомом – оппозит. Ко всему, что вы видите на фотографиях, – от руля до глушителей – пришлось приложить руки, за исключением заднего тормозного суппорта (он от японского автомобиля).

Форсирование двигателя «по полной программе» счел бесперспективным: он, бедняга, и без того едва выдерживает выпавшие на его долю нагрузки. Ограничился доводкой клапанного механизма, полировкой впускных и выпускных каналов и установкой двух слегка доработанных двухкамерных карбюраторов, опять же, от японских автомобилей. И двигатель преобразился: теперь работает безукоризненно, четко реагируя на любое движение ручки газа. Самодельные коллекторы, инерционный наддув и фильтры низкого сопротивления тоже добавили мощи. И лишь лязг металла, заглушающий утробный бас глушителя (выполненного по схеме 2-1-2) напоминает о происхождении мотора.

Правильность геометрии ходовой части в процессе изготовления постоянно контролировал лазерными устройствами. Возня с магазинными лазерными указками, на основе которых эти устройства сделаны, себя оправдала – мотоцикл отлично «держит» дорогу. Этому способствует и полностью оригинальная задняя подвеска.

В дизайне старался учесть пожелания родных. Жена хотела, чтобы мотоцикл был элегантным, сын просил сделать его красивым – как он это понимал. Я же – чтобы его облик отражал мощь и внутреннюю силу. Кожаное сиденье, декорированные кикстартер, подножки для пассажира и еще несколько прикольных штучек добавили шика. Так появился этот мотоцикл, я его назвал «Нирвана». Во многом замысел удался, хотя и держал меня в ежовых рукавицах скудный бюджет проекта.

По просьбе Игоря редакция обратилась к профессиональным дизайнерам с предложением дать оценку его работе. Ход критической мысли и логика специалистов, полагаем, будут интересны всем кастомайзерам.

Алексей БОБЫЛЕВ, дизайнер фирмы **EL motors**, с 1999 по 2002 г. работал ведущим дизайнером СКБ завода им. Дегтярева:

– Мотоцикл получился красивым, сделан с душою. Вместе с тем, бросается в глаза некоторая диспропорция легкой передней вилки с узким колесом, с одной стороны, и всего остального – с другой. Сюда просится вилка помассивнее и, может быть, покороче. Стоило бы по-





пробовать добиться того, чтобы зрительно объемы бака и воздухозаборников также были более согласованы. Автор разделил место, которое обычно занимает бензобак, на несколько небольших деталей, и в итоге бак, который сам по себе очень неплох, не «играет» и кажется меньше, чем он есть на самом деле. С баком соседствуют элементы, с ним не связанные – отсюда ощущение некоторого диссонанса.

Мотор должен быть «главным героем» композиции мотоцикла. Оппозит с его низко расположенными цилиндрами невольно зрительно «сползает» вниз. Сделать на нем акцент помогут одна-две хромированные детали или пара штрихов – серебристых полос. Для полностью черных мотоциклов это особенно актуально .

Для такой, какой получилась высота мотоцикла, база маловата. Если это Muscle bike (а автор, судя по всему, пытался сделать именно такой – сильный, с темпераментом спортбайка), перепад размеров заднего и переднего колес должен быть меньше. А здесь он скорее «чопперный». Muscle bike обычно более сбитый, с меньшим вылетом вилки, с более короткими ходами подвесок. Если же автор стремился сделать чоппер, то все существующие навороты лишние – чоппер тем удачнее, чем больше в его внешности легкости, ажурности.

Олег ЛЕВИН, Валентин ЖУКОВ, доценты Московского художественно-промышленного университета им. С. Г. Строганова.

– Опытный глаз заметит то, что противоречит канонам дизайна. Скажем, не идеально «вылеплен» обтекатель фары, и из-за него вся передняя часть мотоцикла выглядит какой-то поникшей. Активная машина должна быть с «мордой» позлее, поазартнее. Странновато для глаза обрезано место перед двигателем – будто что-то отломилось. Такая, как здесь, форма обтекателя уместна, если что-то прикрывает. Тут же – чистое украшательство. И потом, кажется, что «плуг» вот-вот врежется в землю.

Задняя часть мотоцикла получилась забавной, мощной и абсолютно оригинальной. Но вот незадача: передняя вилка выполнена в другом стиле. Что это – чоппер (если судить по передней вилке)? Стритфайтер (по задней части)… Можно попробовать эти части «породнить» – скажем, установить более массивное крыло. Другой вариант – гофрами зрительно увеличить перья вилки. Это сразу уравновесило бы части конструкции. Да и фара к чопперной вилке подошла бы более традиционная. Без этих штрихов вышла эклектика – смешение стилей.

С задним фонарем, номером и его освещением тоже не все ладно – не по стандарту. Первый же сотрудник ГИБДД подвергнет «нестандарт» резкой критике со всеми вытекающими последствиями.

Чувствуется, что автор был ограничен возможностями добывания материалов. Это обстоятельство нельзя не учесть при выставлении оценки, так что создателю – наши аплодисменты. ⏮

Мнение редакции. Пусть ни автора, ни читателей не смущает критика спецов: слово «эклектика» применительно к дизайну мотоциклов давно перестало быть ругательным. А еще вспомним, что «уродец» далеко не всегда означает «плохо». Если кто-то заикнется насчет того, что Квазимодо нехорош, в того полетят камни. Пусть Игорь ВЕРШИНИН называет свой мотоцикл как пожелает, мы же его прозвали Квазимодо. Потому, что мотоцикл нравится, а персонаж Виктора Гюго – один из самых светлых образов в мировой литературе, кино и театре.

«СОЛО» ДЛЯ ШОССЕ С «БОЕМ»

На службе в МЧС РФ сегодня состоят спецмотоциклы отечественного производства. Машин таких пока катастрофически мало: по одному в Москве, Ногинске и Рязани, два – в Новосибирске. Проект перспективен, в чем убедился корреспондент «Мото», побывавший на МЧСовской базе подмосковного Реутово.

Из гаража Центрального регионального поисково-спасательного отряда (ЦР ПСО) выкатывают гиганта: оранжево-белый «Урал Соло-Классик» увешан ящиками внушительных размеров, обтекатель украшен синей мигалкой, есть еще и сирена.

Мотоцикл входит в первый эшелон реагирования – выезжает по сигналу бедствия одновременно с автомобилем службы. Экипажи прибывают на место происшествия, как правило, с приличным разрывом, часто решающим для пострадавших. «Растолкать» московские пробки – дело нешуточное. Собственно, для того «Соло-Классик» и был «принят» в подразделение. Рассказывает его водитель, спасатель второго класса Геннадий Игнатов:

– Недавно поступил сигнал: ДТП, люди заблокированы в автомобиле. Шоссе парализовано. Мы гнали по встречной, аккуратно, но и по газонам, и по тротуару. Я приехал, естественно, раньше других. Вижу – мужчину извлекли из салона, а женщина с ребенком остались в искореженной машине. Двери зажаты. Перекусил стойку «Мерленом», руками оторвал дверь, после чего фельдшер Оксана Ахметова, которая ехала со мной пассажиром, сделала женщине укол и укрепила на шее пострадавшей вакуумный воротник, чтобы уберечь от сотрясения шейный отдел позвоночника…

Московскому «Уралу» довелось побывать почти во всех точках столицы, где происходили теракты. О трагедии 1999 года на Пушкинской площади вспоминает замначальника Центрального ПСО Анатолий КУХНЮК:

– Я уже шел домой к метро, когда получил сообщение на пейджер. Вернулся, тут же выехали на автомобиле и мотоцикле – вел его в тот день Сергей Безгодов. Он прибыл на место намного раньше всех спасателей. Очень вовремя доставил мощные фонари – ими освещали переход, заполненный густым ядовитым дымом…

Кроме ножниц и фонарей, ящики спецмотоцикла хранят: прибор радиационной разведки, «Пчелку-Р» – прибор химической разведки и мониторинга окружающей среды, мощный порошковый огнетушитель и «волчатник» – ленту ограждения. Шлем спасателя, естественно, радиофицирован, радиостанция укреплена позади бензобака во вместительном бардачке.

К пожарной части Новосибирского ПСО с 1 июня этого года приписаны два мотоцикла ковровского завода «Восход-М». Один обслуживает областной центр, второй – сельскую глубинку. Идет эксперимент: необходимо определить степень эффективности легкой пожарной техники. Оба они снабжены прицепами с огнетушителями и емкостями для воды – «горожанину» полагается 20 литров, «сельчанину» – 30. Обязательное оборудование – это еще и ручные насосы, которыми качают воду из колодцев и речек, а также гидравлические ножницы и кусачки.

Опыт убедил, что мотоциклы себя оправдывают, особенно когда возгораются дачные постройки, леса и строения в сельской местности.

Отечественная мототехника пока приемлема для МЧС России, но только потому, что сравнительно дешева:

– Если бы не финансовые трудности, – замечает Анатолий Кухнюк, – то, конечно, мы предпочли бы более надежные и мощные аппараты, например, БМВ. Ведь надо, чтобы после недельного «отстоя» в гараже они «на раз» заводились, и чтобы ходовая была посерьезнее: мотоциклу-«спасателю» или «пожарному» приходится возить десятки, а то и свыше сотни килограммов спецоборудования и снаряжения.

На Ижевском мотозаводе четыре года назад приступили к изготовлению противопожарных и спасательных мотоциклов на базе грузового трехколесника. Заводчане снабдили их помпами собственной конструкции. А потом… долго возили технику по различным выставкам, презентуя готовые экземпляры пожарным частям. В родной Удмуртии намеревались обеспечить пожарными мотоциклами каждый из 25 районов. Но не получилось: помешали все те же финансовые трудности. Редакция поинтересовалась на «Ижевских мотоциклах»: в чем причина нелюбви руководителей территорий к эффективному спасательному средству?

– Экономическое законодательство страны с прорехами, оттого получается, что пожарным частям (а они содержатся за счет бюджета, частично – за счет местного) не выгодно приобретать спецмотоциклы: вмешиваются условия лицензирования производства пожарной техники, начисления НДС и другие составляющие ценообразования. В ряде случаев заказчик требует невозможного – чтобы мотоцикл возил за собою бочку с водой. Но ведь это лишает конструкцию маневренности и скорости. Для чего тогда вообще нужен пожарный мотоцикл? А между тем, быстрее можно приступить к тушению, если быстрее доедешь до огненного очага да бросишь рукав в колодец, подключишься к магистрали… И, наконец, звучит довод: эта техника – сезонная, зимой будет простаивать. Конечно, на Ямале или в Мурманске мотопожарного посылать глупо, но ведь не вся же страна в зоне вечной мерзлоты… И о чем собственно спорить, если у пожарных команд спецавтомобилей не хватает и не будет хватать еще долго…

Есть еще и социальная сторона вопроса: не так уж дорога в нашей стране человеческая жизнь, не говоря уж о собственности, чтобы напрягаться и тратиться. А посему мелькающий в автомобильной пробке мотоцикл с синим «маячком» в оранжевой боевой раскраске еще долго будет оставаться в России экзотикой.

Александра САДОВСКАЯ



PRÊT-À-PORTER

(УДОБНЫ В ПОВСЕДНЕВНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ)

КАК ПОКАЗАЛИ СЕБЯ ИЖЕВСКИЕ БОЛОТОХОДЫ НА ПАСТБИЩАХ ОВЦЕБЫКОВ



Эти трехколесники-великаны Ижевского мотозавода совсем недавно начали изготавливать на предприятии, и сразу же на долю двух из них выпало нелегкое испытание – их приобрел государственный природный заповедник «Остров Врангеля».

На острове разводят овцебыков. Когда-то давно эти мохнатые животные разгуливали по всему северу в компании мамонтов. Теперь их мало, а жаль. Приспособленные к морозам, они могли бы служить основой мясного меню северян. Разводить их дешевле, чем вести коровьи и свиные туши в рефрижераторах кораблей северного завоза. Вот и решили: разводить.

Природные условия острова Врангеля оказались чрезвычайно благоприятными для скотины. Зато людям, занимающимся их разведением, приходится туго – тундра, крутые горы, реки, камни… На вездеходах в разведывательные рейды не наездишься – дороговато выходит; гонять каждый раз ATVшки тем более, да и много чести овцебыкам. Вот и решили попробовать болотоходы с прицепами. И не прогадали: на них в самый раз ездить в недлительные экспедиции на поиски стад, пригодились они и при отлове молодых телят.

Один из болотоходов долго не продержался – «сдох». Второму пришлось работать за двоих. Ведущий научный сотрудник заповедника Александр Груздев рассказал: мотор работал хорошо, правда, иногда «закипал», но завод обещал установить терморегулятор, чтобы вовремя включался вентилятор. На мотоцикле-пневматике белорусские колеса с шипами. Это вам не просто камеры, в которых за одну поездку, бывало, приходилось по 3–4 раза заклеивать проколы. Сейчас на каменистых дорогах проблем не возникает.

Поначалу сотрудники заповедника четко следовали инструкции и применяли только 2-тактное масло, но потом приноровились использовать заначку с советских времен – М8 и М10. Как-то даже случилось, что болотоход ехал на воде, а не на масле. Варвары!.. Но что с них взять, ветеринаров! Однако же учли и повторять эксперимент, ясное дело, не стали.

В прицеп болотохода помещается оборудование, несколько пассажиров и клетки для пары телят овцебыков. Точный вес всего груза определить трудно, но прикинуть можно: один теленок весит 60–70 кг. Вот и считайте.

Хороша техника! Да не во всем. Удовольствие портил мелкий и крупный заводской брак: ломались полуоси, полетела моторная цепь, разбились роликовые подшипники в руле… Наконец, лопнула рама! Претензии высказали директору завода – тот пообещал устранить неполадки.

Новые, «усиленные», болотоходы сотрудники заповедника все же собираются покупать. Альтернативы, похоже, им нет: такой мотоцикл выгоднее любой другой техники и по цене, и по удобству использования.

Вот только овцебыки не очень довольны. Ученые рассказывают, что животным больше нравятся автомобили-вездеходы: на них можно подъехать к стаду практически вплотную. Особенно на том, что зеленого цвета. А болотоходы овцебыки близко не подпускают. Но кто ее послушает, глупую овцу! Впрочем, и ветеринары задумались: может, перекрасить и «Ижи» в зеленый?

Татьяна КОДАЧЕНКО,
фото Александра ГРУЗДЕВА



КУДЕСНИКАМ СВАРКИ, МАСТЕРАМ «БОЛГАРКИ»

LIQUI MOLY

Мысли о тюнинге беспрестанно будоражат умы байкеров. Но только зимой появляется для него время. Работа серьезная, подходить к ней нужно основательно. Независимо от того, новичок вы или бывалый мастер, применение препаратов современной химии облегчит труд. Полный набор любых сервисных препаратов можно найти в ассортименте фирмы Liqui Moly, поставляющей на российский рынок не только масла и смазки, но и одну из самых полных линий сервисных продуктов для профессионалов.

Все устанавливаемые детали должны быть идеально чистыми – это аксиома. Обычно моют бензином, но везде ли пролезет кисточка? Да и открытую грязь не всегда удается одолеть таким примитивным способом. Локальные загрязнения перед сборкой агрегатов устраняются препаратом **«Быстрый очиститель»** в виде аэрозоля. Он быстро и легко снимет разную грязь и масляные отложения. Этот препарат подходит и для очистки наружных поверхностей тормозных систем, обезжиривания колодок, тормозных дисков, дисков сцепления, очистки карбюраторов и систем впрыска как с разборкой, так и без нее. Остатки герметика, старых прокладок, нагар и лаковые отложения исчезают под мощным действием **«Удалителя прокладок»**. Все это, обработанное «Удалителем», разбухает и легко снимается без ножа и шабера.

Самый ответственный момент после ремонта двигателя – его первый запуск. Чтобы в эти мгновения не возникли задиры на самых нагруженных деталях, работающих в условиях недостаточной смазки, обязательно обработайте их перед сборкой **«Монтажной пастой LM 48»**, содержащей MoS_2 (дисульфид молибдена) и графит. Она будет пожизненной сухой смазкой в дополнение к маслу и существенно увеличит ресурс деталей и узлов. Этот препарат – спасение для узлов, где нельзя применять консистентные смазки (сердечник втягивающего реле стартера и др.).

Многие любители собирают агрегаты на силиконовых герметиках и «намазывают» их по принципу «кашу маслом не испортишь». Принцип сомнительный. Выдавленные внутрь двигателя остатки, разбухнув в масле, могут оторваться и попасть в каналы масляной системы. Такая ситуации сродни отрыву тромба в человеческом организме, она ведет к смерти. Не случайно при сборке на заводах силиконовые герметики применяют в строго определенных местах и в крайне незначительном количестве. Между тем, если нет возможности купить или изготовить прокладку, можно воспользоваться герметиком, но специальным – не эластичным. На фланцевые соединения двигателя и коробки передач нанесите однокомпонентный **«Фланцевый герметик»**. Этот герметик застывает только в зазорах. Все излишки легко смоются и не повредят агрегатам и маслу в двигателе.

Ох и доставучая же эта штука – вибрация! Она не только донимает наездника, но и норовит открутить весь крепеж. Что только не делают с гайками и болтами: закернивают, крепят стопорными шайбами, шплинтами, иногда стопорят даже сваркой… Зачем, если есть специальные фиксаторы резьбы! **«Средство для фиксации винтов высокой прочности»** используется при диаметре резьбы до 10 мм (момент откручивания – 14–28 Н.м, время застывания – 20–25 минут). Препараты работают при температурах от –60 до 150°С. Их можно использовать даже на замасленных резьбах, а также имеющих гальванические покрытия.

Немало огорчений при ремонте доставляют «закисшие» поршни в суппортах дисковых тормозов. Не торопитесь менять дорогие детали – их можно восстановить. Для очистки деталей суппорта от шламов, отложений и окислов алюминия подойдет **«Спрей-очиститель карбюратора»**. А когда будете собирать узлы гидравлики тормозных механизмов, в качестве смазки воспользуйтесь **«Силиконовым спреем»** или **«Силиконовым жиром»**. Эти же средства не дадут высохнуть и растрескаться тормозным шлангам. При замене колодок дискового тормоза понадобится специальная **«Высокотемпературная смазка»**, содержащая порошок меди. Если вы ею смажете нерабочие стороны колодок и направляющие суппортов, то навсегда забудете о скрипе и заклинивании колодок.

Сварщики будут приятно удивлены: Liqui Moly специально для них выпускает **«Аэрозоль для облегчения сварочных работ»**. Обработанные этим составом поверхности уже не притягивают как магнит сварочные брызги, мундштук горелки не забивается, а значит, не нарушается подача защитного газа и существенно улучшается качество шва… Это лишь часть длинного ряда средств сервисной химии. Познакомьтесь в магазинах с другими – и ваш тюнинг если и вызовет проблемы, то только муки творчества.



ДАВАЙ ПОГОВОРИМ

ЧТО ТАКОЕ «ИНТЕРКОМ»

Достаточно мотоциклисту надеть на голову шлем – и он становится обделенным, неполноценным: исчезают звуки, слух погружается в пластиковую тишину, остается только шум двигателя и встречного ветра. Не слышно, что говорит даже тот, кого везешь сзади.

Открытием для многих может стать информация о существовании переносных мини-радиостанций (их еще называют интеркомом) – они позволяют мотоциклисту никогда «не отключаться». Об опыте использования подобных систем своими впечатлениями поделился **Иван СЫРОВАТЧЕНКО из Москвы**. За последние пять лет он сумел «протестировать» несколько систем разных производителей.

– Их достоинство в том, что с ними не чувствуешь себя за рулем одиноким. Можно не напрягаться, переговариваясь с пассажиром, особенно это удобно, когда «второй номер» выполняет функции штурмана.

При наличии связи не потребуется лишний раз останавливаться, чтобы уточнить маршрут, поделиться впечатлениями от увиденного, просто пошутить. Никто из спутников, если путешествуете в группе, не станет мигать фарами – просить остановиться. Поможет радиосвязь замыкающему колонну или отставшему...

Во всем мире радиостанции малой мощности, на эксплуатацию которых не нужно получать специальное разрешение от властей, называются License Free. И в нашей стране с 1992 года существует «гражданский» диапазон (более известный в народе как Си-Би – сокращение от Citizen Band). На нем могут общаться все желающие, и мы, путешествующие мотоциклисты, в том числе.

Количество людей, с которыми можно установить связь, ограничивается количеством владельцев подобных устройств, находящихся в зоне действия вашей радиостанции. После приобретения хотя бы двух (брать одну нет смысла: а с кем будете говорить?) каждый получает двустороннюю связь безо всяких ограничений на эфирное время и безо всякой абонентской платы.

Различают станции, работающие от автономного источника (аккумуляторов, батареек) и с подключением питания от мотоцикла. Благодаря малой выходной мощности, большинство из этих источников работают продолжительное время – до 60 часов. Возможность выбора рабочего диапазона для большинства моделей – 69 каналов. Системы обеспечивают качественный радиосигнал на расстоянии до двух километров на открытом пространстве и до 600 метров – в городе.

Особое внимание при покупке интеркома уделите гарнитуре – микрофону и наушникам. В ряде моделей два небольших наушника и миниатюрный микрофон крепятся к телу шлема. Примерьте, не давит ли гарнитура.

Связь между водителем и пассажиром мотоцикла может быть как проводная, так и беспроводная, по качеству связи они практически не отличаются.

В современных моделях предусмотрена функция VOX: радиостанция включится автоматически, когда начинает звучать на голос. VOX существенно продлевает срок службы встроенных аккумуляторов.

Проводное переговорное устройство «ROBOT-593», Италия ■ **кол-во каналов** – 1 ■ **питание** – HI-CD батарея 120 mAh, 8,4 В.
Опции: система VOX с регулировкой уровня чувствительности для водителя и пассажира; индикатор разряда аккумуляторов; разъем для гарнитуры и зарядного устройства; разъем для подключения мобильного телефона (радио); самоклеящаяся (съемная) гарнитура. **Цена** – 5835 руб.

Чтобы уберечься от нескончаемого шума ветра в наушниках или других помех во время движения мотоцикла, необходимо отрегулировать уровень чувствительности микрофона. Для большинства недорогих систем (за $40–80) регулировка бесполезна – все равно происходит самопроизвольное включение, как только разгонишься «чуть-чуть за сто». Поэтому такие модели можно использовать только при небольшой скорости. Так что очень советую не скупиться, если уж надумали покупать интерком. Я поскупился – и платил даже не дважды, а пять раз.

Многие мои друзья уже давно оценили удобство интеркомов. Но в России это далеко не самая распространенная штуковина. А вот за рубежом скорее встретите мотоциклиста, едущего и разговаривающего, нежели сосредоточенного и молчаливого. Уверен, и у нас к этому придут очень многие.

Два слова о некоторых особенностях пользования мини-радиостанциями.

Первое: не перебивайте говорящих с вами на одном канале: ни вы их, ни они вас не услышат.

Второе: произносите в конце фразы «прием» – тем самым вы дадите своим собеседникам понять, что готовы их слушать.

И третье: говорите в микрофон громко и уверенно. Это позволит избежать обрывов фраз, что часто списывают на низкое качество связи.

Беспроводная мини-радиостанция «J connect-SP3380»: 8 каналов ■ **выходная мощность** – 0,5 Вт ■ **дисплей** (на жидких кристаллах) с подсветкой ■ **питание** – четыре никель-магниевых батареи типа «ААА» ■ **радиус действия** – до 3 км.
Опции: система VOX (голосовое управление приема/передачи) с регулировкой уровня чувствительности ■ индикатор разряда аккумуляторов ■ разъем для гарнитуры и зарядного устройства. **Цена** (в Москве) – 1600 руб., **цена одной гарнитуры** – 195 руб.

КУПИ И УГОМОНИСЬ

РАСХОДНИКИ VESRAH ОТ ДИСТРИБЬЮТОРА MR.MOTO

Готовящийся к весеннему выезду мотоциклист, если он привык все делать по уму, уже почувствовал: не так уж и долга зима, как ее «малюют». Еще купи новые расходники, найди их, выбери, установи… Все это – время. Самый мучительный этап – выбор. Мы поможем: если у вас импортный мотоцикл, остановитесь на продукции японской фирмы Vesrah. Где ее, спросите, взять? Подскажем: эксклюзивный дистрибьютор товаров этого производителя – известный любому московскому (и не только) байкеру – магазин Mr.Moto. Здесь всегда в продаже тормозные колодки, масляные фильтры, диски, пружины сцепления и прочие расходники этой фирмы на любой мотоцикл и скутер. И, кстати, не только японский.







Масляные фильтры японская компания производит из смеси целлюлозы, органических волокон и смол, с ними пропускная способность предельно высока. С другой стороны, для достижения наибольшего эффекта очищения масла фильтры максимально гофрированы. Их качество не просто соответствует требованиям OEM – оно их превосходит!







Тормозные колодки Vesrah при любых погодных условиях обеспечат эффективное торможение. Их несколько видов.

Kevlar Pad – для любых мотоциклов и скутеров. В них использованы органические материалы, соответствующие лучшим стандартам. Сразу отметем сомнения продвинутых байкеров: асбест не применяется вот уже пятнадцать лет.

Metal Pad изготовлены из меди, олова, графита и других самых надежных материалов и металлов. Они совместимы со всеми типами тормозных дисков. Не подведут ни в дождь, ни в снег (бывает же, что иные ездят и в стужу). Эти колодки отличаются высокой температурной стабильностью: даже при резких перепадах температур коэффициент трения не меняется!

Racing Pad – колодки, произведенные по новейшим технологиям. Спортсмены и экстремальщики, это то, что нужно вам! По качеству они дадут сто очков вперед любой подобной европейской и американской продукции. Эти колодки адаптированы для всех современных спортбайков.

Сальники для вилок выполнены из особых материалов, обеспечивающих высочайшую износостойкость. Будьте спокойны: ни капли масла не просочится с этими сальниками за весь долгий срок службы.







Диски сцепления Vesrah отличаются от дисков других производителей более высоким динамическим коэффициентом трения и меньшей степенью расширения. Они обеспечат надежный контроль при переключении передач.

ПАПА СТАНОВИТСЯ МОЛОДЫМ И ОТВЯЗНЫМ

Михаил СУХАРЕНКО, генеральный директор Издательского дома Р.О.С.-КОР



– Мотоциклистом я стал в прошлом году, наконец, «созрел» – купил Yamaha Virago (Михаил перевел взгляд на стену – на ней в рамочке фотография «Ведьмы»). При своей огромной мощи он очень легкий, шустрый и удобный. Жена поначалу косилась, но она же первая его и оценила! Раздобыла мне байкерскую экипировку: кожаные штаны, куртку в заклепках, ботинки. Чтобы завершить имидж, подарила перстень и заставила носить на шее цепь. Обожает ездить со мной на пассажирском сиденье.

Все свободное время провожу в седле. На счету уже две аварии. Первая случилась из-за того, что на меня сзади прыгнула собака. Вторая произошла не так давно: в дорожном потоке во втором ряду пассажир BMW неожиданно открыл заднюю дверь. Хорошо, я ехал со скоростью около 20 км/ч. Дверь, благодаря мне, распахнулась настежь... Сейчас, зимой, после работы катаюсь по пандусам пятиэтажного гаража. А в сезон езжу на Арбат, встречаюсь с другими байкерами. Свою тусовку они называют «Падонки», через букву «а». Вообще-то, они солидные, взрослые люди, занимают высокие должности. Но на Арбате превращаются в Терминатора, Ну Погоди, Адвоката, Мясника, Торнадо... Я лично – в Принтера, по профессии. Мы пьем кофе или пиво и едем кататься или к кому-нибудь в гости. Разговоров о работе избегаем.

Байк дает возможность забыться, уйти от повседневных забот, расслабиться. Среди нас есть парень, чья семья не знает, что он ездит на мотоцикле. Зачем лишний раз нервировать домашних, если они против! Другой катается в сопровождении охраны на двух «джипах»... Мне интересно общаться с этими людьми. Снимая пиджаки и галстуки, они перевоплощаются, становятся самими собою. И я чувствую, что заметно меняюсь. Моя 20-летняя дочь балдеет от мотоциклов, часто ездит со мной «вторым номером» на Арбат. Ей нравится, что папа становится молодым и отвязным.

На мотоцикле, случается, нарушаю ПДД. Но нарушаю не в ущерб другим на дороге. Здесь главенствующее правило – никому не мешать. Могу выехать для обгона на встречную полосу, но на пустую; ночью на пустой же улице проехать на красный свет... Нарушать порой приходится – ради собственной безопасности: к байкерам никак не привыкнут автомобилисты, нашего появления не ждут: резко перестраиваются, открывают двери в пробках – короче, всячески подставляют. Автоинспекторы меня ловят чаще всего за превышение скорости. Я стараюсь им объяснить, что, имея две машины, езжу на мотоцикле, потому что в городе на нем удобнее: дорога до работы на байке занимает 20 минут, на автомобиле – полтора часа. Гаишники подкалывают: «Виски седые, а все туда же...»

Не пропускаю ни одного байк-магазина – обязательно захожу (хотя магазины терпеть не могу!). К следующему сезону обязательно приобрету куртку, которая при падении надувается – после аварий понял, что на здоровье экономить нельзя. Появилась новая мечта – купить Gold Wing.

Но не могу назвать себя фанатом. Я не из тех, кто способен с утра выехать на окружную автодорогу и до темна нарезать по ней круги. Да, мне нравится кататься, однако, если расставлять приоритеты, то на первом месте – семья и работа. В жизни существуют вещи, которые за нас, мужчин, никто не сделает. Только тогда, когда с ними справишься, приходит черед мотоцикла.

Магазин «Адреналин» и компания **JJ-GROUP**, производитель портативных радиостанций и поставщик автомобильных GPS-навигаторов с картами России, рады поздравить всех читателей «Мото» с Новым годом и Рождеством!

Мотоцентр Peter-Bike от души поздравляет «Мото»! Пусть Новый год принесет бесчисленное множество новых читателей. Желаем профессионального терпения, и пусть все перемены будут только на благо читателей.

Сотрудники Motojapan.Co.JP поздравляют всех с 2004-м! Легких дорог, надежной техники, верных друзей!

Компания **«Байк Моторс»** поздравляет журнал «Мото» и всех его читателей! Всем удачи на дороге и в жизни!

Дорогие мотоциклисты! Сердечно поздравляем с Новым годом и Рождеством! Здоровья, хороших дорог и новых знакомств!
Зденек СВАТОШ, Jawa Moto s.r.o., Чехия; Владимир ВОРОБЬЕВ, коммерческий директор ООО «Мото Рэст», Москва; Алексей АКУЛОВ, координатор продаж продукции Jawa в СНГ

Пусть Дед Мороз подарит на Новый год всем желающим турбины и комплекты нитроса! А **компания «Камикадзе»** желает всем такого благосостояния, чтобы каждый мог душевно отжечь резину! Встретимся на дороге!

Мотосалон «X-Factor» *рад приветствовать журнал «Мото» и его читателей! Желаем того, чего желают близким друзьям. Это искренне: «мотоциклетное братство» – не пустые слова. Всем короткой зимы, открытых просторов и качественного бензина!*
С Новым годом и Рождеством Христовым!

Компания «Street service» (http://www.streetservice.ru) поздравляет читателей «Мото» с Новым годом! Счастья, здоровья, процветания!

Мотосалон «Битца-Центр-Спорт» поздравляет журнал «Мото» и его читателей с Новым годом! От души желаем счастья, мира, добра, душевного спокойствия!



САЛЬТО-МОТОМОРТАЛЕ

При виде летящего в воздухе мотоциклиста, да еще и вниз головой, возникают подряд две мысли: «Вау!!!» и тут же: «А мозги у этого парня есть?!». Один просчет – и костей не соберешь. Чешский гонщик Петр Кучар, несколько лет профессионально занимающийся фристайлом на мотоцикле, объяснил все коротко и ясно: «Мне постоянно нужен адреналин».

С семи лет он не слезал с мотоцикла. Успешно выступал на национальных и мировых чемпионатах по мотокроссу и суперкроссу, сейчас всерьез занялся фристайлом. «Заработал» шесть штырей в теле, но все равно тянуло сделать что-то совсем чумовое. И его целью стал прыжок на мотоцикле с переворотом в воздухе.

– Сперва учился приземляться в воду – на нее мягче. Разгонялся по специально сконструированной горке, сделал 25 попыток. Все оказалось сложнее, чем я думал! С друзьями подготовил большую грязевую площадку для приземле-

ний. В первый день из семи прыжков на Kawasaki 250 только один раз удалось приземлиться на колеса. Видок у меня был как после рукопашной! Но однажды понял, что прыжок отработан до мелочей.

Петр рассказал, что предстоящей весной начнет тренировать новый трюк, но о подробностях пока умалчивает. Подождем… (Заглядывайте на сайт Петра в Интернете: www.kuchta.cz.) А что до наличия мозгов в голове этого парня… Когда мы сдавали материал в печать, Петр сообщил, что у него родились близнецы. И что он понимает, как бережно он, отец, должен обходиться со своей головой и другими частями тела при исполнении мотомортале. Об отказе от прыжков речь не шла.

Татьяна КОДАЧЕНКО,
фото из архива Петра КУЧАРА

Дмитрий ЮДИН, фото из архива редакции

В УГОЛ!

СПОСОБЕН ЛИ В ПРИНЦИПЕ «КОЗЛИТЬ» ВАШ БАЙК?



РОССИ ТОЛЬКО ТАК И РАССЛАБЛЯЕТСЯ

Если он без коляски, то, теоретически, обязан. Любой! Я видел поднявшиеся «на дыбы» эндуро (еще бы!), стриты (тоже – нормально), спортбайки (само собой!) и классические мотоциклы. Даже тяжеленный Goldwing может взвить переднее колесо к небу… Итак, принимаем: способен!

Процесс «козления» можно условно разбить на три фазы. Первая – отрыв колеса от земли. Вторая – собственно «свеча» (это или балансирование в «угле», или езда с «пойманным» «углом») длится так долго, насколько позволяют условия. Это – самый трудный этап. Наконец, третья, завершающая фаза – «приземление».

Отрыв переднего колеса от земли – не самая трудноразрешимая часть. Тем не менее, прошу обратить на нее внимание самое пристальное: здесь больше всего вариантов исполнения. Но чем слабее байк – тем их меньше. Всего три: встать «с газа», с помощью подвески и «играя» сцеплением.

«С газа» – простейший и самый безопасный способ. На первой передаче ручку газа «на себя», и, если мощи у байка хватает, переднее колесо пойдет вверх. Прием срабатывает с большинством спортивных «литров» (R1, FireBlade и иже с ними). На «шестисотках» он применим, если установите гоночный ряд звездочек (выражаясь научно, увеличите передаточное отношение главной передачи). С «родными» звездами получается не очень.

Как действовать? Двигаясь на первой передаче, раскрутить мотор до 1/3 оборотов шкалы тахометра. Затем в течение времени, необходимого для произнесения фразы из трех слов (не длинных), открыть газ «до упора». Закозлит, как миленький!

Если байк упорно не желает подниматься только с газа, а диски сцепления

дороги как память, можете помочь мотору. Прием требует тренировок, зато срабатывает практически со всеми мотоциклами. Поясню: аппарат не «козлит» с газа на ровной дороге, а на подъеме «задирается» легко – это я к тому, что облегчают дело силы гравитации: сместите назад центр тяжести системы «пилот-мотоцикл». Тяжелее всего поднять на первые 50 миллиметров, дальше – проще.

А для начала – «утренняя зарядка». Сидя на байке в положении «ноги на земле», надавите руками на переднюю вилку так сильно, как сможете. Затем позвольте ей резко разжаться, помогая движением тела назад и выдергивая руль вверх. Повторите упражнение несколько раз. Теперь то же самое – в движении, только в момент начала разжатия вилки добавляйте газ. Увидите: передок начнет вздыматься. Если на пике движения вверх газ закрыть, двигатель «осадит» байк, и перераспределившийся вес (как при торможении) неизбежно сожмет переднюю вилку.

Вот теперь начинается самое интересное.

Когда вилка окажется в конце хода сжатия, открывайте газ снова, разжимающиеся пружины вилки помогут раскручивающемуся мотору оторвать переднее колесо от земли. Фактически мы продольно раскачиваем байк, а в нужный момент открываем газ, тем самым «выталкивая» переднюю часть «тела» байка. В это самое мгновение можно еще и «поддернуть» руль вверх, а собственное тело сместить назад – мы придадим начальное вертикальное ускорение передней части мотоцикла. «Как говорил мой старик-отец, прежде чем покинуть этот мир» (помните, так повторял герой известного фильма «Харли Дэвидсон и Ковбой Мальборо), ручку газа надо поворачивать намного быстрее, чем в варианте «козления» просто с газа – за полсекунды или около того.

Короче, едете стабильно (первая передача, 2/3 газа), газ закрываете, потом резко открываете, сопровождая кистевые манипуляции вышеописанными телодвижениями. После нескольких тренировок освоитесь и освоите.

Что, «закозлить» так и не удалось? Мне кажется, использование сцепления дает наиболее предсказуемый и управляемый «путь вверх».

Выглядит это так. Передача – вторая, обороты – около половины или трети тахометра, затем выжмите сцепление. Пара «прогазовок» – и в момент открытия газа, когда обороты достигнут 9–10 тысяч, отпустите сцепление. Ремарка: поскольку экспериментируем мы не с дядиным, а собственным мотоциклом, неплохо бы поскорее прочувствовать момент «схватывания» сцепления. Переднее колесо пойдет вверх, обороты – около 8000, газ полностью открыт. И – «ловите угол».

При каждой очередной попытке постепенно увеличивайте обороты – пока колесо не поднимется так высоко, что придется «закрывать» газ во избежание переворота на спину. Кстати, использование заднего тормоза позволяет избежать кувырка в случае переусердствования с газом. Советую освоить!

Ну, хорошо, колесо мы общими усилиями подняли. Но **как его удержать там, наверху?** Ответ: переключаться! Это намного легче, чем может показаться.

Если удается проезжать большие расстояния на заднем колесе на первой передаче и не на полном газу, переключаться «в висе» вы уже готовы. Значительно проще «перетыкаться» без использования сцепления. Не пробовали? Вначале потренируйтесь при езде на двух колесах. Технология проста: газ – полный, слегка тянем рычаг переключения передач вверх, затем резкий сброс газа и снова «открытие». Коробка сама «поймает» скорости валов – и переключение произойдет.



ЭДВАРДС ПРОСТО ОТКРЫЛ ГАЗ

В положении «на заднем колесе» есть одна тонкость: переднее должно располагаться достаточно высоко, дабы не успело сильно опуститься за время сброса газа. Словом, тренируйтесь: если уж козлить, так красиво.

Повыпендривались? Дальше на одном заднем колесе ехать опасно или некуда? Значит, пора **вернуть байк на землю**. Вот только ручку газа резко закрывать не стоит (если случай не экстремальный). Вначале убедитесь, что переднее колесо в положении «строго прямо». Для мягкого приземления, без удара, газ следует прикрывать постепенно,

по чуть-чуть, периодически его добавляя – как если бы вы удерживали мотоцикл «в угле». И так до тех пор, пока шина не коснется дороги. Поскольку переднее колесо уже давно прекратило вращаться, в момент касания асфальта услышите короткий визг резины (как у приземляющегося самолета). Может даже чуток «поколбасить». Но если руль «смотрел» прямо, то это ерунда.

Как при козлении сидеть? Положение тела вызывает интересные эффекты. Если перенести вес на подножки и слегка привстать, то в такой «диспозиции» вы будете острее всего чувствовать байк, его баланс, но, пребывая в таком положении, трудновато переключать передачи. Зато не напрягаются руки, в отличие от позы «вися на руле». С другой стороны, ноги – гораздо более удобный «орган чувств», чем задница (будете спорить?). Опять же, можно свеситься в сторону. А это необходимо, чтобы видеть, куда едешь: когда передок мотоцикла в воздухе, обзор, сами понимаете, очень ограниченный, так что свешиваться приходится. Свешивание позволяет управлять траекторией байка, как при езде «без рук».

Теперь **о финансово-технической стороне «козления»**. При первых попытках и тренировках мотоцикл пострадает гораздо сильнее, чем впоследствии. Связано это, в первую очередь, с «недотыканием» передач, «топтанием» заднего тормоза – словом, со всем тем, что прекращает «козление» (я не рассматриваю вариант падения). Сальники вилки, скорее всего, не выживут. Подшипники передка изнашиваются ускоренно. И придется постоянно подтягивать рулевую колонку. Задняя шина станет «плоской», резкие ускорения обязательно «сгрызут» центр протектора. Цепь вытянется, особенно при использовании «сцепленческого» метода. Другой вред – не только повышенный износ фрикционных дисков, но и вероятное разрушение корзины сцепления: она может не вынести резких ударов выступов дисков. Поскольку корзина стоит не пять копеек, рычаг сцепления «бросать» не стоит, особенно если мотор «на оборотах». Крепеж будет интенсивно откручиваться и теряться. Поэтому проверяйте байк часто и тщательно.

Если все это не пугает, вперед и вверх! Если никак не «козлится», скорее всего, не хватает оборотов. Откручивайте, господа, откручивайте... ⏮

РАДОСТЬ ЖИБЕРНАУ: ВЫИГРАЛ ГОНКУ!

ДУГ ЛАМПКИН НЕ МОЖЕТ НЕ «КОЗЛИТЬ», – РАБОТА ТАКАЯ



















снегоходы
Yamaha, Bombardier, Arctic Cat, Polaris, Тайга, Буран, Рысь
ATV Honda, Yamaha, Polaris, Bombardier, Dinli
гидроциклы
Yamaha, Polaris, Bombardier,
мотоциклы и скутера
Honda, Yamaha, Jawa, Peugeot
Аксессуары, прицепы, ремонт, доставка
Щелковское шоссе, д. 5 (ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487





• Мотоциклы
• Производство мотодельтапланов
• Запасные части
• Ремонт
• Одежда и аксессуары
Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
«МОТОРЫ «СУЗУКИ»
Т.: 153-32-71, 504-3092
E-mail:sansanih@mtu-net.ru

Владивосток офис тел./факс: (4232) 222-356
Владивосток склад тел.: (4232) 405-615
Большой выбор японской мототехники
скутеры, мотоциклы, лодочные моторы
Магазин мототехники Фокс г.Владивосток
ул.Мордовцева 8/4
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
e-mail: MOTOFOKS@MAIL.RU
новые и б/у без пробега по РФ
запчасти и аксессуары к ним
Москва тел: (095) 945-55-34





✓снегоходы
✓мотовездеходы
✓амфибии-ARGO
✓мототехника
✓гидроциклы
✓подвесные лодочные моторы
✓одежда, аксессуары
✓центр-сервис, запчасти
Балаклавский пр-т, 33 (КСК «Битца»)
(095) 318-3547, 506-8867
Т./Ф. (095) 318-6784











Антон БАРСУКОВ, фото автора и компании Picture Managemen+

«ЧАЙНИК» НА ТРАССЕ GP

Идея зрела давно. Хотелось скорости, но не прямолинейно-занудной, а со сложными поворотами, разгонами, торможениями и клетчатым флагом на финише.

Попал в Великобританию и там понял, что близок к воплощению идеи как никогда прежде: страна изобилует мотоциклами, треками, гоночными школами и чемпионами, в оных преподающими. Наиболее простой путь на трек – в так называемые трековые дни (track days). Они организуются специально для таких сумасшедших «чайников», как я, и позволяют простому смертному мотоциклисту проехать по следам, оставленным колесами Росси и Жибернау.



Представляюсь: Антон БАРСУКОВ.

Покупаю толстую пачку местных мотожурналов и приступаю к их детальному изучению. Выясняется, что подходящее событие как раз назревает на треке Донингтон, всего в 40 милях от меня. Немедля звоню в компанию-организатор и узнаю все требования и цену. Необходимое условие для допуска на трек – наличие у гонщика сертифицированных шлема, перчаток, мотобот и кожаного комбинезона (он может быть как цельным, так и раздельным). Шлем, боты, перчатки и защиту я предусмотрительно взял с собой, а комбез оставил на родине.

Визит в местные мотосалоны озадачил: многие из них на зиму сворачивают торговлю, в связи с чем выбор одежды существенно ограничен. К счастью, подходящий костюм в конце концов нашел. На следующий день опять связался с компанией-организатором и оплачиваю свое участие в мероприятии: 140 фунтов – за пребывание на треке, 190 фунтов – за прокат мотоцикла и плюс еще 400 – залог за него. Все – назад пути нет!

К вечеру получил по электронной почте программу мероприятия, правила поведения на треке, «расшифровку» флагов и светофоров, схему трека и проезда к нему, а также хитрую бумагу, освобождающую организаторов от ответственности за мое бесценное здоровье. Распорядок дня весьма насыщенный: в 7.30 регистрация участников, брифинг, заезды (с перерывом на обед), в 17.00 закрытие трека. Далее мне радостно сообщили, что день будет громким, ибо обычное ограничение шума в 98 децибел не действует – верхний предел поднят до 105. Это значит, что на треке можно использовать мотоциклы с гоночными выпускными системами. Однако всем рекомендовано не испытывать нервы дорожной полиции на подъездах к треку и устанавливать гоночные глушители только на месте с помощью штатного механика. Он же всего за 15 фунтов перенастроит подвески мотоцикла для езды по треку, отрегу-

Последние наставления инструктора.

лирует положение заднего колеса с помощью лазерного стенда и выдаст кучу полезных рекомендаций. Завершают присланную программу общие правила поведения на треке, советы по прохождению сложных участков и строгие запреты на пить-козлить-отжигать. Добро пожаловать в Донингтон-парк!

Время, как водится, пролетело очень быстро, и вот я у ворот трека. Темнокожая охранница автостоянки открыла передо мной шлагбаум, указала, где лучше парковать машину и пожелала удачи.

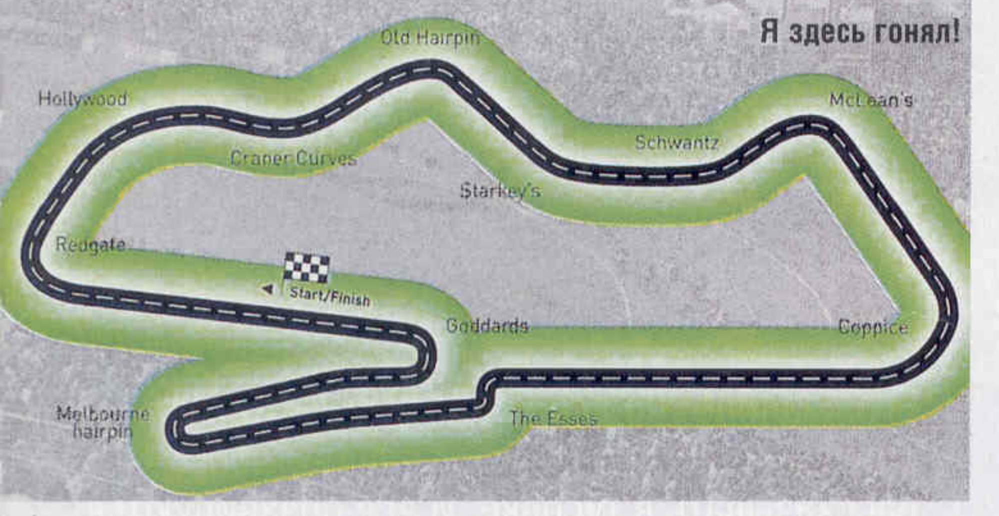
Сбор и регистрация участников происходили в кафе, стены которого пестрят многочисленными фотографиями с автографами звезд MotoGP и Superbike. Фотки можно купить, правда, по самолетной цене... Всех участников разбили на три группы. В третью попали опытные пилоты с мощными и серьезно подготовленными спортбайками. Вторая группа объединила водителей средней квалификации на менее выдающейся технике. Еще одна группа – для новичков. Туда меня и приписали.

Всех направили в паддок. Здесь деловито трудятся механики. Часть мотоциклов уже выгрузили из микроавтобусов, и колеса обуты в подогреватели. Мой мотоцикл – серебристый Suzuki GSX-R600. Принимаюсь его изучать. Сразу видно: аппарат тюнингованный. Обнаружил 6-поршневые скобы Tokico, видимо, снятые с «джиксера» большего объема, армированные тормозные шланги и выпускную систему Micron. Подозреваю наличие воздушного фильтра низкого сопротивления и набор DynoJet в карбюраторах. Резина – Michelin Pilot Race. Светотехника на мотоцикле не предусмотрена, вместо сиденья – кусок пористой резины, приборы заклеены скотчем, видно только тахометр. Ну и правильно – пилотам «джиксеров» не пристало следить за скоростью.

Меня начало трясти (от холода? от волнения?). А тем временем механик закончил проверку мотоцикла и просит меня расписаться в чек-листе. Мотоцикл сдан – мотоцикл принят! Минут через десять участников пригласили на брифинг.


Я уже не последний.

Кевин, главный инструктор, приветствовал всех и объявил, что сегодня на треке будет трое новичков, к тому же один из них (о боже!) поедет на взятом напрокат мотоцикле. Это про меня. Народ смеется... Дальше последовало напоминание о правилах поведения на треке, назначении флагов, а также об угрозе удаления за недостойное поведение. Я уяснил: не «быковать». Новичкам, и мне в их числе, выдали ядовито-желтые жилеты, дабы остальные могли нас распознавать издалека. В красных жилетах едут инструкторы. Перед стартом всем предложили сдать мобильники – чтобы неожиданная вибрация трубки не привела к непредсказуемым последствиям. «И во имя всего святого, господа, грейте резину!.. Первая группа – на старт!»



На трассу все выезжают с пит-лейна. Впереди, держась на некотором удалении от основной группы и постоянно оглядываясь, едет инструктор. Первые три круга отводятся на изучение трека и прогрев резины. Здесь надо отметить, что утро выдалось действительно холодное – всего +5°C, так что требование инструкторов более чем оправдано. К концу второго круга резина начинает более-менее надежно держать, но инструкторы покидают нас только после третьего круга. В тот самый момент, как оба красных жилета сворачивают на пит-лейн, вся мотоциклетная рать словно сорвалась с цепи. Мне хватило секунды, чтобы понять, что

теперь можно дать себе волю и «открутить на полную». Этой же секунды, оказывается, достаточно, чтобы отстать от собратьев метров на 70. Ну что ж, в хвосте, так в хвосте – можно сосредоточиться на дороге. В первый поворот (Redgate) вхожу с огромным запасом по скорости и с еще большим отставанием. И немедленно осознаю, что мотоцикл едет как по рельсам – ни малейшего признака нестабильности. Далее следует серия быстрых поворотов Hollywood и Craner Curves, заканчивающихся более медленным Old Hairpin – самой низкой точкой трека. Из-за этой его особенности у меня не получается правильно рассчитать скорость и в холодном поту экстренно оттормаживаюсь, пропуская мимо себя последнего зазевавшегося «чайника». Надо сказать, передние тормоза обеспечивают потрясающее замедление и чувствительность, в связи с чем теряю скорость гораздо быстрее того, к чему привык. Поворот прохожу почти «блинчиком».

После Old Hairpin пролетаю еще два быстрых поворота (Starkeys Bridge и Schwantz Curve), и теперь уже с большим расчетом прохожу McLeans. Далее следует подъем, резко переходящий в правый Coppice, за которым находится самая длинная прямая трека, проходящая под мостом в форме шины – Dunlop Bridge. В конце прямой поворот Esses, миную закрытый в этот день Melbourne hairpin, переходящий в Goddards, а он выводит меня на финишную прямую.

Здесь просто постоять – уже факт биографии: по этому асфальту ходили и ездили великие рейсеры.

Следующий круг прохожу с большей уверенностью в себе. Осознаю, что матчасть прокатного мотоцикла изучил недостаточно внимательно. Стандартные подвески не могут по-настоящему стабильно вести себя в поворотах. Одновременно начинаю плавно наращивать темп. С каждым новым поворотом стараюсь раньше открывать газ, веду мотоцикл все ближе к оптимальным траекториям, пытаюсь дальше видеть дорогу и плавней проходить серии виражей. К концу первой 20-минутной сессии я настолько осмелел, что один из поворотов прошел немного быстрее, чем следовало. Мотоцикл ответил осторожным, но вовсе не экстремальным сносом заднего колеса – вежливо дал понять, что я был близок к неприятностям. Это произошло мягко, без потери контроля: явно кто-то «поколдовал» с подвеской, да и резина держит великолепно. На этой радостной мысли я заметил перед собой клетчатый флаг. Первая в моей жизни гоночная сессия закончилась.

Переполненный эмоциями, заехал в паддок, и первое, что почувствовал – запах горелой резины. Сняв шлем, я ощутил запах еще острее и автоматически



Его свалило, но все кости целы – только синяки. Счастливчик, ему будет о чем рассказывать в тусовке. И все обзавидуются!

посмотрел на заднее колесо: покрышка уже была практически без рисунка, не гладкая, а вся покрытая буграми, волнами скатавшейся резины, мелкими прилипшими камешками и резко воняла. Пощупал ее рукой – горячая, липкая и настолько мягкая, что ее можно было легко ковырнуть ногтем. Вот это да! В первом же заезде я довел заднюю покрышку до такого состояния!

Оставив резину остывать, отправился смотреть первый заезд второй группы. На старте стояли несколько Yamaha R-1, две Suzuki GSX-R1000, одна SV1000, несколько «джиксеров» 750, два или три Ducati 996, Honda VTR-SP2 и пара-тройка мотоциклов, не поддающихся идентификации. За исключением последних, вся техника была дорожной, с заклеенными фарами, поворотниками, приборами и прижатыми, как уши у зайца, зеркалами заднего вида. После того как инструкторы, сдерживавшие прыть группы, съехали с трека на пит-полосу, зрелище стало гораздо более интересным. «Литровые» звери проносились по прямой на сверхъестественных скоростях. Спустя некоторое время, как раз в тот момент, когда на финишной прямой должна была показаться группа лидеров, по всему треку зажглись красные огни. Сессия была остановлена: где-то на трассе произошла авария. К месту аварии немедленно выехала машина техпомощи. Фургон медицинской помощи остался на месте – видимо, никто серьезно не пострадал. Вскоре водителя с разбитым мотоциклом доставили в паддок, и сессия возобновилась.

20-минутные заезды продолжались до 13.00, и мне удалось проехать по треку еще три раза. Последняя сессия оказалась самой неудачной. Один из гонщиков совершил грубую ошибку на входе в быстрый поворот сразу за финишной прямой и упал. К счастью, все обошлось без серьезных травм, однако мотоцикл был практически уничтожен. Команде эвакуатора потребовалось более четверти часа, чтобы собрать все осколки и погрузить в машину то, что несколько минут назад было могучим спортбайком. Остальным участникам пришлось вернуться в паддок, так и не завершив предобеденную сессию.

После обеда, с восстановленными индийским блюдом силами (загадочным на вкус и цвет), я вернулся к мотоциклу. И вот снова мой заезд. Организаторы в рекламе не соврали: с каждой сессией я ехал все быстрее и увереннее, траектория движения все больше превращалась из ломаной кривой в плавную, повороты я проходил с наклоном, доселе мне незнакомым. Гораздо лучше стал видеть трассу и использовать всю ее ширину. Внутреннее волнение уступило место хладнокровному расчету. Я ощущал себя бортовым компьютером самолета, выполняющего фигуры пилотажа: долго думать нельзя, ошибаться – тоже. Обгонов стало гораздо меньше. В основном, меня обходили «литры», да и то только на прямых участках. Несколько раз я даже обогнял сам – два раза одиночные мотоциклы и чуть позже целую группу. Среди «чайников» я был уже далеко не последним.

К концу дня отчетливо стала ощущаться усталость. После второй сессии с удивлением понял, что не могу слезть с мотоцикла без посторонней помощи. А в конце третьей сессии впервые совершил серьезную ошибку, чуть не приведшую к падению.

Поворот Coppice сложен тем, что из-за подъема его не видно вплоть до самого последнего момента. Подойдя к повороту на значительной скорости, я просчитался с точкой входа и влетел в него по прямой, проходящей в опасной близости к апексу. Попытка «завалить» мотоцикл в поворот не принесла желанного результата: я вдруг осознал, что у меня просто не хватает сил «взять быка за рога». Мотоцикл пошел по более прямолинейной траектории, и я чуть не вылетел в гравий на противоположной стороне трассы. В холодном поту я завершил свой день на треке Донингтон.

Ведя машину домой, я наслаждался несвойственной мне медленной ездой и анализировал прошедший день. До обеда было четыре сессии. Во второй половине дня я откатал еще три заезда. Всего – семь. Два часа и двадцать минут сверхактивной езды по треку класса MotoGP. Боль в мышцах и мозоли на руках – лишь некоторые из многочисленных доказательств того, что я это действительно сделал! Но самое главное, всего одного дня такого катания достаточно, чтобы осознать очень многое. Во-первых, мой мотоцикл, которым я до сих пор гордился и считал его одним из лучших на дороге, вовсе не так хорош. Во-вторых, кольцевые гонки – это очень даже «физический» вид спорта. И последнее: больше никогда я не стану ездить так, как ездил до сегодняшнего дня… И еще: пора поступать в гоночную школу.


Кажется, обошлось. Интересно, во что обойдется ремонт?

Алекс СИЛЬВЕР

ВСТАВАЙ, А ТО ОПУХНЕШЬ



Скользко, темно, холодно – зима… Спортбайк четвертый месяц в простое, а ты опять в скорлупе автомобиля (трамвая, автобуса…) пилишь с работы домой (куда ж еще!) и с тоской вспоминаешь, как по теплу на мотоцикле лихо проходил все эти виражи… Но воспрянем, и если ты истинный экстремал, найдешь, где «пропустить по стаканчику адреналина».

Даем наводку: одно из таких мест в Москве – закрытый картинг-центр. Их в столице целых пять. Уважают их давно и без дураков все без исключения профессиональные автогонщики, а еще многие пилоты, выступающие в отечественном «кольцевом» моточемпионате. Теперь и вы – те, кто не вправе причислить себя к героям спорта, валите сюда гурьбой! Гурьбой – веселее.

Любительский или, как его иногда называют, прокатный картинг – компромиссное занятие для мотоциклиста, оно полезно – чтобы не скиснуть, чтобы не затекли телеса, мозги и нервы. Это экстремальная, но безопасная езда, отдых, общение с друзьями, а при желании и соревнование. В картинг-центре и ребенку-подростку интересно: здесь он поймет,



что такое азарт, овладеет навыками управления не только картом, но и механическим транспортным средством в принципе. Скажем больше: отцы, сыновья вам будут благодарны за подарок – езде на карте.

Новый картинг-центр «100%» совсем недавно открыл двери для посетителей, но похоже, что уже вскоре он может стать самым модным в столице заведением такого рода. Заявление не голословное. Редакция «Мото» провела здесь всеобщую встряску от рутины – свой чемпионат. Приехали «заряженные» тут же стартовать, но здесь снимали популярную телепередачу, и трасса была занята. Но за пивом (в ассортименте), кофе (вкусным) и трепом чудесно провели время. Один из ведущих телепрограммы – звезда рока, а теперь и театра Алексей Кортнев – очень нормальный парень.

Расположенный недалеко от метро Щелковская, на пересечении одноименного шоссе с кольцевой автодорогой, картинг-центр «100%» легко достижим, на каком бы виде транспорта вы не передвигались. 18 новеньких картов отечественного производства с двигателями Honda в 6 и 9 л. с. ежедневно ждут всех желающих.

В «100%» самая длинная крытая трасса в Москве, с интереснейшей конфигурацией и приличной шириной дорожки – на нее не страшно выпускать одновременно до 10 автомобильчиков. Это позволяет участникам заезда вести не только интересную борьбу между собой, но и свободно обходить «круговых» по ходу гонки. Журналисты «Мото» не впервые устраивают картинг-каталки, нам есть с чем сравнивать. Можем заверить: здесь куда комфортнее, чем в некоторых других заведениях такого рода.

По окончании заездов все пилоты получают распечатку с засечками прохождения каждого круга, так что могут проанализировать собственные результаты, сравнить с лучшими и рекордными. Когда сразу видишь, на что способен, это «заводит». Возбуждает и другое. В «100%» проводят клубные соревнования с призовым фондом 1500 американских долларов. Их могут выиграть и мальчишки (примите к сведению, отцы!), когда подучатся в школе картинга, которая работает здесь по выходным.

Подустали? В вашем распоряжении бильярд и настольная забава – аэрохоккей. Или же спортивные каналы в телевизоре. Или то и другое вместе взятое, можно без картинга.

На выходе вас встретят холод, темень, гололед, но тоска уже слетела.

Роман МАРТЫНЮК,
г. Тернополь, Украина

Я БОЛЬШЕ НЕ БОЮСЬ ЛЮДЕЙ



Что знаем мы о людях, живущих в 11 тыс. километров от нас? Кто они? А что знают на Западной Украине с негативно-тенденциозным телевидением, радио и прессой о России? Анекдоты о чукчах, белых медведях на улицах, лаптях, самоварах, блинах... И тут появился повод узнать обо всем не понаслышке – под Владивостоком проводят байк-слет «Лицом к океану». Решено: еду.

Ни родственники, ни друзья от поездки уже не отговаривают – понимают, что бесполезно. Ловлю на их лицах лишь сочувственные улыбки. Укладываю вещи, привязываю их самодельными резинками к своему «Росинанту», зная, – что-то обязательно забуду. По паспорту мой мотоцикл «Чезет» 1977 года выпуска, а на самом деле мое детище собрано на спор из «отходов» «Явы», «Ижа», «Минска» и прочих «Восходов». Аппарат покрашен кисточкой и покрыт лаком.

Кладу 20 кг тушенки, 3 кг сала, сухари – НЗ на полтора месяца полной «автономки».

Останавливаюсь только на заправках, ночую в глухих лесах – подальше от людей. Людей чаще встречал недобрых... Маленький китайский приемник – вся связь с окружающим миром. Еще раз проверяю документы и «санчи-пансы» – украинские и русские с зелеными спинками.

Не дожидаясь намеченного на утро старта, выезжаю вечером – как только собрался: больше нет сил терпеть статику. На баке привязана сумка с видеокамерой (фотоаппарат не беру), поверх него мой GPS под названием «Атлас автодорог СНГ». Он говорит мне, что от Тернополя (Западная Украина, 200 км от Польши) до Владивостока, где пройдет слет «Лицом к океану», около 11 000 км. Выскакиваю из города – полегчало, остается привыкнуть к 80 кг груза, который будет меня кормить, согревать и лечить всю дорогу.

Дорога уходит в ночь, я нахожу удобную посадку и под полифонию ветра и мотора погружаюсь в размышления. Главное не упасть и чтобы не ограбили. Предутренний сон напрочь прогоняют ухабы дороги Киев–Кролицев (сразу видно: начальство здесь не ездит).

На границе с Россией возник вопрос страховки. «Санчи-пансы» умоляют: не покупай, 1000 руб. еще пригодятся. Но решаю, что со страховкой спокойнее.

Под Ельцом останавливаюсь на ночь в лесу опять подальше от людей. Палатку не разворачиваю, ложусь спать прямо на коврик. Около двух часов ночи слышу – кто-то роется в моей продовольственной сумке. Свечу фонариком и вываливаю из сумки огромного ежа. А он вместо того, чтобы уйти, фыркая, лезет обратно. Я от такой наглости обалдел! Пришлось его пнуть сапогом. Еще целый час он, фыркая, шелестел листьями вокруг меня, не давал спать...





Пятьдесят километров от Липецка, прекрасная дорога еще пахнет свежим асфальтом. Вдруг вижу, как на меня надвигается окоп, прорытый через всю дорогу. До «нуля» погасить скорость не успел. Удар настолько сильный, что если б не груз сзади, я, наверное, улетел бы через руль. Остановился, оглядываюсь: ни знака – ничего предупреждающего. Рядом стоит автомобиль без бампера и радиатора. Пока осматривал переднюю вилку, стал свидетелем похожей ситуации, но уже с грузовиком. Через сто километров вилка потекла, масло мелкими капельками попадает на мотор, и тот постепенно покрывается масляно-пылевой шубой.

Чем ближе к Волге, тем больше дорога напоминает базар с рыбными рядами. За Сызранью красивейшие места! По обе стороны дороги виднеется Волга. Официально дорога на Тольятти закрыта – идет ремонт моста, но ни один водитель не меняет маршрут, и все пролетают мимо знака запрета. Перед Тольятти на мосту через Волгу пост ГАИ, останавливают. Все как обычно, но груза много, вопросов тоже. Сначала досмотр, потом обыск, затем шмон. Спрашиваю, что ищете? Молчат. Я начинаю шутить, а они злятся. Развязали весь груз, открыли каждую спичечную коробку. Через два часа смотреть уже нечего. Обидно – полдня отняли.

Башкирия встречает высокими ценами на бензин. Понять, почему так, трудно – ведь кругом одни скважины. На Урале туманно: горит лес, пламя часто выходит на дорогу.

Перед Златоустом монумент Европа–Азия. Бутылок и банок здесь – тыщи! Грязища!.. Туристическая Мекка?.. За Челябинском дорога ровная-ровная, деревень очень мало, кругом озера и болота – скучно ехать.

В сотне километров от Челябинска останавливает меня человек без ног, рядом стоит инвалидная мотоколяска. Вокруг никого, болота и поля. Спрашиваю, чем могу помочь. Нужен, говорит, насос. Но мой не подошел. Я предлагаю остановить грузовик – может, у того найдется шланг, чтобы накачать колесо от компрессора. Старик смеется: «Я уже полдня пытаюсь, ты остановился первый». Комок сжимает горло, без раздумий разрезал свой шланг, подогнал, приспособил – качаем колесо. А он рассказывает, что едет из Казахстана выбивать себе пенсию, уже проехал полторы тысячи километров. На мотоколяске! Я теперь понимаю, что та встреча – фрагмент моей судьбы, факт биографии. Я бескрайне рад тому, что смог ему помочь. А насос мне так и не пригодился... Плата за добро – добро.

Чувствую сильный зуд в правой руке, а когда под Курганом остановился на заправке, то вижу, что рука припухла и покрылась красными волдырями. Посмотрим, что будет дальше.

На российско-казахстанской границе быстро проезжаю российский пост и попадаю в Казахстан. Меня встречает здоровенный, толстый, короткостриженный таможенник с огромным количеством золотых перстней, цепочек и, наверное, тремя рядами золотых зубов – такое от него исходит сияние. Спрашивает: «Ты откуда и куда?» Говорю: с Украины в Находку. А зачем? Просто турист. Он разворачивается и зовет подельников. Сбегается чуть ли не вся таможня. Они громко что-то обсуждают (на казахском), тычут в меня пальцами и смеются, так что еле держатся на ногах. Еще и еще переспрашивают, зачем еду, какого года мотоцикл, сколько проехал километров, после каждого ответа ржут как кони. Потом «босс» выдает: «Купил бы лучше себе машину» и тычет пальцем в блестящий «Мерседес»... В результате стою еще два часа в очереди и еще четыре не могу выехать с таможни...



Под Омском температура в тени достигает 35°. На одном из обгонов «прихватывает» мотор: протекающая вилка его уже полностью покрыла маслом, на которое налипла пыль. Четверть часа ожидания, пока остынет мотор, кажутся вечностью. Без паники – я готов к любому ремонту, и у меня есть все необходимое (даже нижние подшипники шатунов). Не было бы задира на цилиндрах. Но мотор, остыв, весело зажужжал.

Остановка на ночь. Подальше от народа! Увожу мотоцикл с дороги, ставлю палатку, ищу воду. Озер много, а подойти к воде невозможно – все заболочено. Но главная беда – комары, оводы, мошка, осы. У меня есть крем, аэрозоль, дымящиеся спирали, но против прожорливых насекомых не помогает ничего. Средство уберечься одно – быть постоянно в движении, ни секунды покоя. А ты попробуй ремонтировать мотоцикл, еще и приплясывать! Мотоциклу я забогатил карбюратор (до этого расход был 3,4 л/100 км), установил немного раньше зажигание и на время пекла перешел на 92-й бензин. Больше проблем с «прихватами» не возникало.

В Кемерове на светофоре познакомился с проезжавшим мотоциклистом. Ренат пригласил заехать в мотоклуб «Кувалда» – он только что открыл байк-кафе. Я колебался: хороший ли он человек, Ренат? Решился-таки – заехал. Но вот беда, я не могу ни с кем поздороваться – кто его знает, что у меня с рукой. Чувствую себя как прокаженный... В кафе угостили – накормили, рассказали о клубе, о городе и повезли на ночь к Андрею. А вот дерматолога так и не нашли...

В Красноярске я решил во что бы то ни стало обратиться к врачу. Город большой, больниц много, но дерматолог только в кожвендиспансере. Я уверенно достал свою страховку, но мне отказали: «У нас – только за деньги». Пришлось платить. Я был готов принять любой фатальный диагноз, но врач, выслушав мой рассказ, сказал, что это аллергия на укусы комаров. Применил по назначению выписанные мазь и таблетки – опухоль сразу спала.



Шесть дней в полном одиночестве еду до Читы, сам с собой разговариваю, пою. Вспоминаю, что видел вчера, но ничего не помню – все слилось в сплошное жужжание мотора, ухабы, повороты, километры. Я – инопланетный наблюдатель, который ни во что не вмешивается.

С трепетом подъехал к Байкалу. Из-за лесных пожаров видимость меньше километра. Пробую купаться. Вода чистая, но ледяная. Ночью просыпаюсь от холода – при выдохе идет пар.

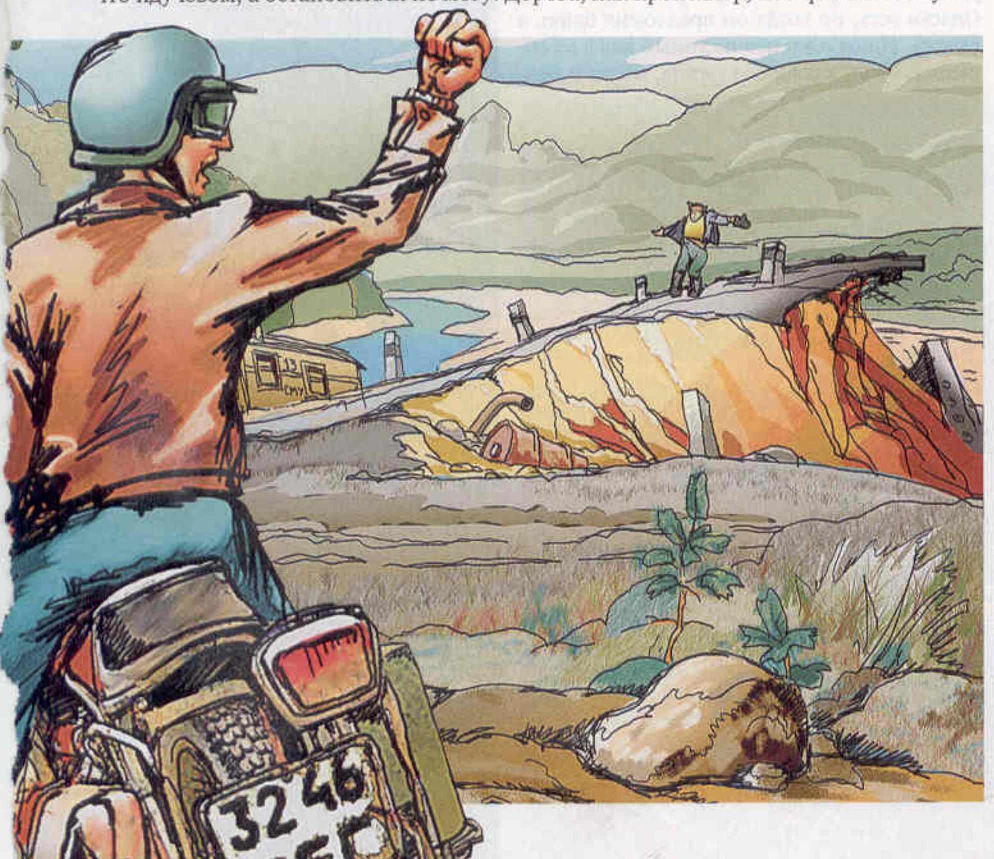
Через 12 километров за Читой заканчивается асфальт. Свежесделанная гравийка хоть и широка, но гравий сбился в волны. Заманчиво не сбрасывать скорость, но когда ходовая «устала», да и



груз немалый, лучше не рисковать. Навстречу попадаются перегонщики «японок». Они летят по центру дороги, иногда по моей полосе, ни на сантиметр не подвинутся при разъезде. В одном из таких мест из-под машины вылетел камень и попал мне прямо в грудь. Боль адская! Полчаса растираю место удара, разглядел: остался огромный синяк. Теперь я, завидя этих гонщиков, панически прижимаюсь к обочине.

За Чернышевском федеральной дороги кусками нет вовсе. Она на стадии взрывных работ? В основном пользуюсь первой и второй передачей. Проехать теперь двести километров в день, – это 12–15 часов движения (мой груз на глазах добивает ходовую). Но ту дорогу, к которой морально готовился, я встретил за Джелондой. Уклоны увеличились до 20%, появились огромные лужи, которые не объедешь. Через речки мостов нет, только броды. Один из них – глубиной по пояс. Неужели нет помельче? Нахожу место по колено, рядом бревна, по которым можно пройти, не замочив ног. Не разгружаясь, сиганул в воду… а там – ил. Переднее колесо уже почти выскочило, зато заднее провалилось полностью, а мотоцикл трубами и рамой крепко сел на каменный уступ. Боковые сумки с запчастями, инструментом и тушенкой ушли в воду. Мотор частично под водой, но свечи еще не залиты. Разгрузившись, пробую завести. Мотор неохотно издает бульканье, но заводится. Чувствую, что мотоцикл проваливается. Выхожу на берег и не знаю, что делать дальше. Мокрый по пояс, в холодном поту от ужаса, заедаемый комарами, два часа жду хоть какую-нибудь помощь. Бесшумно подъехал на велосипеде мужик с ружьем. Отзывчивый ли человек этот дядька? Он без единого слова снимает ружье, ставит велосипед, берется под водой за багажник и с медвежьей силой выбрасывает мотоцикл на берег. Так же молча поправляет два бревна через реку, перекатывает по ним велосипед и уезжает. Из последних сил вытаскиваю мотоцикл с илистого берега на дорогу.

Вода попала в мотор – уже не смешно. Четыре часа не мог завести, дважды снимал карбюратор и головки – сушил. Местные комары остались очень довольны. Но день на этом не закончился. Загрузившись, рванул по дороге, за подъемом пошел спуск, вроде не быстро ехал, но чувствую, как мотоцикл выходит из-под контроля (я еще не знал, что лопнула пружина левого амортизатора). Спуск такой, что иду юзом, а остановиться не могу. Дорога, как пропеллер, поворот влево с уклоном вправо, меня несет, а покрытие – мокрая глина и щебень. Только бы не упасть… Изо всех сил стараюсь не заблокировать колеса (особенно переднее), а скорость не снижается. Уже видно нижнюю точку – огромная лужа, за нею – такой же подъем. В последнюю секунду выравниваю мотоцикл и ухожу в воду. Брызги, вода гасит скорость, вылетаю на подъем. Мотор заглох, я остановился. Несколько секунд не соображаю, что случилось, потом чувствую, как капли воды с лица стекают за шиворот…



В Ерофее Павловиче (это название поселка) заезжаю на заправку. Бензина нет, говорят, что привезут послезавтра. Рядом человек кавказской наружности заливает в бочки солярку. Спрашиваю, где взять бензин, а он только ухмыляется. Заливаю в бак свою резервную канистру и еду дальше. Но в Уруше картина та же. У кого ни спрашиваю, все говорят: «Едь к «хачикам». Не сразу понял, кто это, но выхода нет: Купил четыре литра за 100 рублей.

После Уруши на «федералке» ожидает сюрприз: огромный бетонный мост уходит прямо в реку – он разломан пополам. И ни знака, ни ограждения – ничего. Рядом – строительный вагончик. С трудом поднимаю очень пьяного и веселого человека, он говорит, что мост вчера упал, а объезд – через Урушу. Возвращаюсь, спрашиваю дорогу у сидящего на обочине мужика. Он указывает направление рукой. Километров через двадцать дорога становится просто непроходимой, кругом все залито водой. Возвращаюсь назад… Кругом ни души, на том же месте сидит тот же мужик. Пробую расспрашивать, но понимаю, что он спит. А проснувшись, тычет рукой в любую сторону. От досады я готов был эту пьянь разорвать!..

Уже перед самым Сковородино лопнула пружина второго амортизатора, «Росинант» стал похож на таксу. В Невере советуют ехать новой «федералкой» на Талдан. Это, говорят, намного ближе, чем че-

рез Соловьевск. Дорога привычно плохая, а в одном месте, где строится мост, речка поднялась так высоко, что дорогу затопила напрочь. Течение через нее сильное, видно, как вода подскакивает на больших камнях, а под водой где-то лежит труба – вместо моста. Кругом ни души… Решил дождаться, пока проедет машина – чтобы увидеть глубину и проходимость препятствия. Проходит КаМАЗ: с правой стороны более половины колеса, с левой – сантиметров тридцать. Машина идет по радиусу, видимо, хорошо знает брод. Я пытаюсь повторить траекторию левого колеса. Где-то посередине «брода» отказал один цилиндр (наверное, вода попала на кулачки прерывателя). Секундная остановка, вода прозрачная, а слева от меня обрыв, видно край огромной трубы. «Росинантом» уже управляю не я, а мой мандраж. Кручу ручку до отказа, второй цилиндр подхватывает – и с фонтаном брызг вылетаю из воды. Но, как оказалось, вода попала не только в генератор – она залила (до сих пор не понимаю как) реле-регулятор. Вышел он из строя – выкипел аккумулятор. Завестись уже не могу.



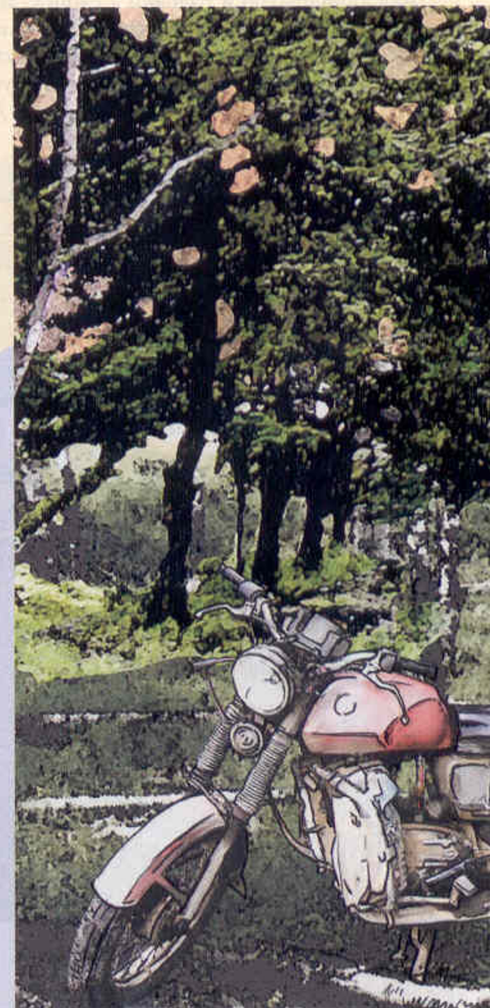


Стою в какой-то деревне. Подходит бабушка: «Что случилось, сынок?.. Ну, ничего, пойдем ко мне – я тут рядом живу».

Два дня я живу у нее, рублю дрова, она варит борщ, рассказывает, как умер ее единственный сын. У меня сложилось впечатление, что я в этом доме вырос, помню такие же вещи, такие же книги, как и у себя дома. Откуда мне было знать, что где-то за девять тысяч километров живет родная душа?!

Перед самым Талданом дорога завалена огромными камнями (чтобы не ездили по недостроенной «федералке») – ни объехать, ни проехать. Мне очень повезло, что местные мотоциклисты на «Иже» ехали из Талдана. Я помог им, они – мне.

На четырнадцатый день пути в Шимановском районе встречаю местного мотоциклиста, он советует на ночь остановиться в его деревне Новоберезовской у строителей моста. Опаска есть, но когда он предложил баню, я сдаюсь. И получаю неописуемый кайф от общения, бани, халявного ужина, масла и бен-





зина, сна в строительном вагончике без комаров и утренней прохлады, информацию о состоянии дороги дальше... Для них я тоже событие, проблеск в рутинном тяжелом труде. Утром, когда уезжаю, мне объясняют, где и через сколько можно найти такой же мосто- или дорожностроительный участок, кто мастер и как зовут прораба. А когда приезжаю вечером на другой участок, там уже обо мне знают. Пока разговариваю с главным инженером, повариха подкладывает добавку. И так день за днем. Я не удивлен – я обалдел!!!



Один из рабочих говорит слова, которые в жизни не забуду: «А здесь по-другому нельзя, не выживешь. Взаимопомощь – это компенсация природо-таежных трудностей. Сначала накормят, согреют, а потом только спросят кто и откуда!» Я себе говорю: «Вот то, ради чего стоило ехать! Ничего подобного не найти в Европе, особенно Западной, где все на «бабках», «ты – мне, я – тебе!» Вот оно то абстрактное добро из сказки, которое здесь, в глуши, в бытовой убогости, в тяжелейшем труде, побеждает. Почему же эти человеческие отношения вытеснены из больших городов?.. Проклятая урбанизация-цивилизация...

От Шимановска асфальт до Благовещенска, а дальше до Архары опять щебенка. На 1800-м километре от Читы разбит палаточный лагерь. Это российско-бельгийская экспедиция откапывает останки динозавров. Спрашиваю разрешение поставить рядом палатку. «Да зачем, у нас есть место – располагайся, ночуй». Странно было встретить среди бескрайней звериной тайги этот островок человечности. Да еще какой: ученые из Москвы, Хабаровска, Благовещенска, ну и, конечно, бельгийцы! Я кайфую, как же мне интересно! Утром прошусь побыть еще один денек, чтобы посмотреть, как идут раскопки. Мне доверяют покопаться в земле, и я с трепетом откалываю кусок за куском глины. На память дарят кусочек окаменевшей кости, которой 70 млн. лет!

От Биробиджана начинается прекрасный асфальт, и я за пару дней долетаю до Владивостока. Одиннадцать вечера, к тому же у меня неправильно записан адрес мотоклуба. Спрашиваю у таксиста. Человек все бросает, ищем вместе («Какие там деньги!»). Встречаем ребят на мопеде – те помогают найти клуб. Через три дня таксист в клуб привозит мне в подарок мотокраги. Говорит: «Я видел, у тебя нет».

Про сам слет я писать не буду – боюсь запутаться в положительных эмоциях: чистейшая вода, песочный пологий пляж, усеянный различными кафе, море пива и теток с фигурами, словно из программы «телезарядка». Организовано все было здорово! Лучше расскажу еще о людях.



Мне повезло. С первых дней во Владике я подружился с Андреем. По профессии он архитектор, потому лучшего гида трудно сыскать. Почти каждый день он приезжал, чтобы взять меня на экскурсию, в рок-клуб, в музей, к его знакомым – ни один день не был похож на предыдущий. И так три недели. Перед выездом домой я уже сам приезжих мотоциклистов водил по городу как гид.

Все время до и после слета я жил в мотоклубе «Custom club MC». О хозяевах Юре и Оле и их человеческой доброте можно говорить бесконечно. Вспоминаю, как пришел поляк Томек, был он с огромным станковым рюкзаком, грязный и промокший до костей. «Я Томек из Польши, мой брат в прошлом году был у вас проездом, так что я к вам». Вот и бронирование мест, вот и заполнение документов... Был в гостях у Синуса, сидели на кухне, лопали пельмени и говорили «за жизнь». Во Владивостоке его авторитет заслуженно высок... Хотя это уже совсем другая история.

По дороге назад почти не ночевал в палатке. Я людей в России больше не боюсь! ⏮

Фото автора, Михаила СОРОКИНА и Синуса, рисунки Сергея ЧИРКОВА

В ГОРУ ЛЕЗТЬ – НЕ ПО КЛАВИШАМ БИТЬ



После рекордного восхождения команды «Мото» на Эльбрус в редакцию звонят читатели, поздравляют с достижением, приходят десятки писем по электронной почте. Особенно приятно получить отклик от мотопутешественников. **Светлана КНЯЗЕВА из Новосибирска**, участник экстремальных путешествий, лаконична: «Поздравляю. И почти завидую». **Синус из Владивостока**, прославившийся одиночным пробегом через Канаду и Америку: «Снимаю перед вами не только шляпу, но и бандану, перчатки, куртку и прочие предметы экипировки». **Изобретатель гусеничного «толкача» Евгений ЧУЧИН:** «Хочу выразить восхищение как по поводу самого путешествия на Эльбрус, так и по поводу уникальных мотоциклов». Много поздравлений от читателей со всех концов России и ближнего зарубежья. Некоторых наша акция воодушевила на горновосхождение. Так, **Максим ОШМАРИН из города Карпинска** Свердловской области уже собирает мотоцикл на базе «Восхода-3М» для покорения высочайшей точки Южного Урала – Конжаковского Камня…

Разгорелась дискуссия в Интернете. Вот выдержки из конференции на сайте **MOTO.RU.**

AHMED: «А можно и на Останкинскую башню заехать – точно будет рекорд!»

HUS: «Это не путешествие, а скорее обычная PR-акция».

БОСС: «Легче всего критиканствовать, сидя в кресле. Подъем на Эльбрус на мотоцикле – совсем не простая задача».

DEAMON: «Поднявшись в первый раз на Чегет, чуть в обморок не упал от недостатка кислорода. А тут на мотике, с полной выкладкой, на большую высоту, к фиолетовому небу… Это не перед монитором торчать».

OLD_YAKOV: «Да, PR-акция, но спортивная составляющая этого действа никаких вопросов не вызывает.Чтобы иметь право критиковать, сам соверши нечто сопоставимое».

HUS: «А разве кто умалял достоинства восшедших? Я лишь высказался по поводу цели восхождения, но не мужества людей, его совершивших… Мотоцикл создан Иваном Ксенофонтовым исключительно для восхождения (кстати, мото тащили профессиональные альпинисты) и ни для чего больше не приспособлен. … Конечно, затащить мотик на гору очень тяжело, но так же и бессмысленно».

К сведению злобствующих скептиков: уникальность нашего

восхождения в том и состоит, что мотоцикл не тащили ни профессиональные альпинисты, и никто другой – ни сантиметра, а всего в нескольких особо трудных случаях (в общей сложности не более десятка метров) мы вели «Баксан» «за рога» или страховали. Управлял «Баксаном» на завершающей стадии подъема – от седловины к вершине Гиви Гвирджишвили, действительно, альпинист, но не профессионал – заядлый мотоциклист, мастер спорта по мотокроссу. А к разговору о том, что «Баксан» ни для чего больше не приспособлен… Давайте вернемся к нему через пару лет. В любом случае, спасибо за внимание.



Поступил и вопрос от москвича Игоря КОШЕЛЕВА: «Вы писали, что во время восхождения один из водителей сломал ногу. Получил ли он какую-нибудь компенсацию от страховщиков? Я сам сломал в путешествии ногу и знаю, какая это морока – «пробить» страховку.»

Один их трех наших водителей – Александр Борисевич на следующий день после случившегося (тройной перелом с вывихом левой лодыжки) был доставлен в горбольницу города Тырнауза, здесь пролежал на вытяжке 7 дней. Ему вправили кости, наложили гипс, затем уже в Москве специалисты подправили кости, снова наложили гипс и назначили методику терапии. Александр уехал домой в Минск, но несколько раз приезжал в Москву на осмотр. Сняли гипс 21 ноября, и теперь Борисевич усиленно тренируется перед своей (уже без «Мото») второй экспедицией на полюс Земли: он уже побывал на Южном, теперь отправится на Северный.

Страховая компания «Руксо» оформила выплату за несколько дней. Полученной суммы хватило на платное лечение, приезды на осмотры в московскую клинику и компенсацию расходов ввиду потери трудоспособности.

По словам Александра, при оформлении выплат его приятно поразило то, что не возникло бюрократической волокиты – агент компании все сделал сам, четко и быстро. За что он благодарен страховой компании «Руксо».

Василий ЧИСТЯКОВ из Москвы спрашивает: «На фотографиях «Баксана», мотоцикла для штурма Эльбруса, опубликованных в «Мото» № 10-03, протектор переднего колеса «смотрит» не в ту сторону. Вы не знали, как правильно забортировать шину?

Вопрос звучит как подначка. Можно было бы вместе с читателями посмеяться, наплевать и забыть. Но долг обязывает ответить серьезно.

У внедорожных машин с протектором-елочкой вершины «елочек» направлены против направления движения – чтобы протектор самоочищался на липкой грязи. В то же время на сыпучих грунтах и камнях лучший зацеп обеспечивает противоположное направление грунтозацепов, то есть остриями вперед. Заблаговременно разведав состояние трассы на Эльбрусе, мы убедились, что на склоне нет грязи, способной забивать протектор, вот переднее колесо и повернули «задом наперед», заднее же, наиболее нагруженное на подъеме, установили «по науке».

Наиболее сложная часть спуска проходила по снегу, и мотоцикл норовило понести юзом вниз. В этом случае как раз «неправильно смотрящая» елочка протектора переднего колеса лучше самоочищалась, передавая львиную долю крутящего момента к двигателю для торможения.

Подобная установка протектора была своего рода экспериментом, и он прошел удачно.



→ ПИСЬМО

ВОТ ТАК ОБНОВА!

Прочитал в июльском номере «Мото» о мокике «Корнет» и решил рассказать свою историю – о «юнкере».



Этой весной приобрел мотоцикл «Иж-Юнкер». Перед первой же поездкой пришлось мне с ним попотеть… Понадобилось сделать протяжку соединений – системы жидкостного охлаждения, свечей, коробки передач (из нее подтекало масло). Прежде чем отжигать, обкатал мотоцикл без нагрузки. И не пожалел о потерянном времени – даже на холостом ходу все стало откручиваться и отваливаться. Наконец основные неисправности устранил – пора в путь.

Двигатель показался мне слабым и нетяговитым. Поскольку мотоцикл новый и вряд ли что-то могло так быстро сломаться, я подумал, что один цилиндр не работает. Проверил свечи – одна оказалась неисправной. Заменил обе свечи на фирменные BRISK. Двигатель сразу же заработал по-другому и (ура!) попер. В регулировке нуждалось и сцепление – пришлось углубиться в изучение инструкции.

После первых двух сотен километров из передней амортизаторной вилки стало выдавливаться масло. Оказалось, что из-за плохих сальников вилку «съело» песком. Не знаю, что мне теперь делать: менять вилку на такую же новую? А где гарантия, что история не повторится?

Правый глушитель расположен прямо над гайкой, крепящей заднее колесо. При езде по неровной дороге гайка бьет по глушителю. В результате – пробитый глушитель.

Еще я не понимаю, зачем нужны два бензобака? Кстати, один скоро начал отваливаться, и я закрепил его. Так завибрировал другой!

Подножка не держит массу мотоцикла: уже два раза прогибалась. Выгибал обратно при помощи трубы… В общем, забот хватает. Так разве это можно назвать новым мотоциклом? ⏮

Геннадий МИЛЛЕР, Тюмень

→ КУЛЬТ МАСС

ТЫ ЖИВА ЕЩЕ, МОЯ «СТАРУШКА»?

Больше четверти века не выпускают в Чехии эту машину. Думаете, она канула в прошлое? Черта с два!

В далеком экзотическом Китае в начале 60-х почтовое ведомство решило разместить огромный заказ на изготовление мотоциклов для почтальонов. За образец выбрали 250-кубовую Jawa – и тут же десяток заводов ринулись клепать эти аппараты… Давно все изменилось даже в Китае – в Поднебесной освоили японские лицензии и технологии, но компания Xingfu («Ксинфу») осталась верной традициям (хотя и выпускает еще полтора десятка моделей в стиле Honda).

Вот она, милая красавица – с характерным каплевидным бензобаком, сливающимся с верхними трубами вилки кожухом фары, одноцилиндровым «чугунком», бодро выдающим свои законные 12 «лошадок». Увы, лишили ее знаменитого изгиба облицовки, изящно закрывающего карбюратор, взамен ее нагромоздили огромный чехол… Полно тебе, не стыдись китайских украшений – мы все поймем и простим только за то, что ты навсегда – наша молодость.



Xingfu XF250A

Кстати, выпускается эта дальневосточная Jawa и в осовремененном варианте – с бензобаком и облицовками по моде 70-х и форсированным двигателем. Только и в старом обличье она не собирается сходить со сцены. Может быть, это объясняется ее смешной даже для Китая ценой – чуть больше 500 долларов, это столько же, сколько просят за японообразный 50-кубовый скутер от той же Xingfu? А уж с выпускающейся той же самой компанией копией Honda CB250 нечего и сравнивать. Да, у «японоклона» двухцилиндровый четырехтактный мотор, литые колеса, электрозапуск и дисковый тормоз. Вот только стоит он 2500 долларов – дороговато. Может, все же выбрать «старушку»? ⏮

Александр ВОРОНЦОВ, фото Xingfu

НАТЮРМОТЫ



С детства питаю слабость к мотоциклам. Не до фанатизма, но очень их уважаю. Не накатавшись в юности, года три назад приобрел по случаю Yamaha XT250 – теперь радостно катаюсь. Причисляю себя не к байкерам, а к «просто мотоциклистам», между ними вижу существенную разницу.

Допускаю, что именно я вдохновил своего друга – Владилена Шуторедова: он занялся фотографией и стремится стать фотографом с большой буквы.

Представленные этюды – плод его творческих поисков и экспериментов. ⏮

Михаил МОРАВСКИЙ,
Владивосток

ПОЛЕТ ДУРАЦКОЙ МЫСЛИ

Мужчин тянет изобретать даже сильнее, чем собак к хозяйским тапочкам. А поскольку не каждому дано быть признанным гением, то многочисленным патентам непризнанных уготована веселая судьба занять почетное место в галерее самых дурацких разработок. К таковым можно отнести, скажем, детскую коляску на гусеничном ходу. Запатентована она была еще в далеком 1947 году, а фантазию изобретателя возбудила, скорее всего, самоходная артиллерийская установка «Фердинанд», наводившая ужас на союзнические войска в незадолго до этого завершившейся мировой войне.

Способ использования этого чуда милитаристской мысли прост: грузите чадо в коляску и прогуливайтесь, перемалывая гусеницами асфальт, тротуарную плитку и кости зазевавшихся пешеходов.

Рисунок Сергея ЧИРКОВА.

Но посмотрим, что в этой галерее касается мотоциклистов. Это в основном средства обеспечения пассивной безопасности. Пальму первенства, по всеобщему признанию, заслужил американец, автор изобретения с красивым названием Crash Wing, то есть «Аварийное крыло». Что происходит с мотоциклистом, столкнувшимся, скажем, с гусеничной коляской? Он стремительно вылетает из седла, сколько-то метров парит, а затем грациозно скользит по поверхности земли. Но в тот момент, когда незадачливый мотоциклист покидает сиденье байка, за его спиной вырастают белоснежные крылья парашюта-планера. Они, наполнившись свежим ветром, уносят несостоявшуюся жертву прочь с места катастрофы.

Знаете, что странно и страшно? Иногда дурацкие мысли обретают дурацкое продолжение: они материализуются. ⏮





НАШЕСТВИЕ ЛАППЛАНАВТОВ НА СЕВЕР

Экспедиционный сезон автомототурклуба «Аллуайв» прошел под названием «Лапландия». Трассы нескольких внедорожных туристических экспедиций по Кольскому полуострову пролегли по наиболее красивым и сложным местам края.

Первой была российско-шведская. Два дня пытались штурмовать километровые вершины Хибин на мотоциклах. Директор Шведского центра в Мурманске Маттиас Рам пригнал своим ходом из Стокгольма Honda Transalp на кроссовой резине. Июнь на Мурманщине выдался на редкость холодным, с Ледовитого океана постоянно дул «бодрящий» ветерок, пригонявший дождевые и снеговые тучи. 150 километров от Мурманска до Ревды по асфальту под проливным дождем с ветром при температуре +7 Маттиас преодолел за пару часов. От окоченения его спасло добротное снаряжение. Вторым мотоциклом, принявшим участие в поездке, стал самодельный «Иж-эндуро».

Надежды на улучшение погоды не оправдывались. Пришлось довольствоваться активной ездой по лесным дорогам в предгорьях, пересекать вброд множество разлившихся ручьев с каменистым дном. Маттиас все равно остался доволен: такого опыта езды, как здесь, в Швеции набраться негде (Маттиас на какое-то время укатил домой, потом на эндуро неделю колесил по северу Норвегии в поисках плохих дорог. В небольшом количестве в конце концов нашел их, но, по рассказам Маттиаса, их можно сравнить с российскими грунтовками в очень приличном состоянии).

Тепло все-таки наступило, и это подтолкнуло Маттиаса предпринять вторую попытку штурма вершин Ловозерья. Вторым участником-мотоциклистом стал Сергей Хитушкин на «Иж-Юпитере-3» выпуска 1975 года. Лихо пронеслись по двум километровой высоты вершинам Ловозерья, прошли 100-километровый круг по предгорьям. Швед стал намного увереннее ездить по тяжелым горным и лесным дорогам, он утверждал, что это лучшее путешествие в его жизни.

Эта поездка завершила летний экспедиционный сезон АМТК «Аллуайв». Ее итог – вчерне подготовлен маршрут для российско-шведской-норвежской «эндуро»-экспедиции, намеченной на лето 2004 года.

АМТК «Аллуайв» провел еще несколько внедорожных экспедиций. Их общая протяженность – более 600 км. Все «лапланавты» «подсели» на Север и хотят сюда вернуться – оттянуться.

Константин КУШНИР, председатель АМТК «Аллуайв», г. Ревда Мурманской обл.

➔ УВЕКОВЕЧИМ

СНИМУ ПОСЛЕДНЮЮ РУБАХУ

Как же непросто жить в мире озверевшего капитала! Раздевают безо всякого стыда прямо на глазах у остолбеневшей публики. Хорошо еще, что взамен компания-устроитель шоу совершенно бесплатно (то есть даром) одевает тела в изысканную роспись. Но как же со средствами защиты от сглаза? Куда смотрит Европарламент!?





ПОРЫСАЧИМ НА ЛЬДУ

Надоело зимовать без дела? Хотите «поадреналинить»? Тогда отправляйтесь 18 января, в третье воскресенье месяца, на озеро вблизи подмосковных Мытищ – здесь на льду состоится ставшая уже традиционной четвертая гонка на мотоциклах с колясками. Организаторы, Team Biker.ru при поддержке Night Wolves MG, ждут участников и зрителей к 12 часам. Приглашаются все желающие на мотоциклах «Урал», «Днепр», «Иж» и любых других, к которым можно привесить «люльку», а также на всем, что способно передвигаться по снегу – снегоходах, ATV и прочих самодвижущихся средствах.

Приехавшим обещаны драйв и горячий напиток, а победителям – призы от спонсоров. Кроме гонки, в программе показательные заезды команды Ассоциации байкеров, катание на покрышках за мотоциклом, перетягивание каната мотоциклами и живой силой, прочие маленькие радости.

Подробности и оперативная информация – на http://forum.biker.ru



ВЕЛИКОЛЕПИЕ ТАТУ

«Красота тату – из века в век»: под таким девизом прошел первый в России Международный Tattoo-fest.

Жюри было потрясено видом спины одного из участников конкурса: на ней – практически копия иконы Дмитрия Донского. «Роспись» выполнена с потрясающей точностью и тщательнейшим соблюдением цветовых переходов. Но, как оказалось, «икона» еще не завершена. Владелец спины, байкер, объяснил, что пройдет еще около года, прежде чем удастся доделать копию.

Среди прочих номинаций фестиваля проводится особый – мото-конкурс. По такому случаю у входа в клуб «Б2» сгрудились мотоциклы, являя любопытствующей толпе несомненное великолепие.

Не меньшим успехом пользовались их владельцы, предъявившие жюри и зрителям различные части тела, украшенные драконами, цветами, кельтскими крестами, японскими иероглифами, иконами и государственной символикой. Даже те из зрителей, чьи тела украшает девственная белизна, не могли сдержать возгласов (иногда и воплей) восхищения, глядя на замысловато расписанные мужские торсы и дамские обнаженные части тела.

Наши мастера органично влились в мировой тату-процесс: гостями столицы стали «татуисты» из Германии, Голландии, Финляндии и Израиля. Председатель оргкомитета фестиваля Сергей Маслов заверил присутствующих, что подобные мероприятия отныне будут проводиться каждый год.

Мария СОКОЛОВА, фото Алексея ЛОБОВА

Дорогие друзья! От лица нашей компании поздравляю всех с Новым годом! Желаю счастья и здоровья!

Любимые водители большегрузных автомобилей! Открою вам великую тайну: на дороге, кроме крайней левой полосы, есть еще и полосы, предназначенные специально для вас (они расположены правее).

Чтобы оставить что-нибудь на память о себе при встрече с новеньким мотоциклом на МКАДе, не обязательно всей своей необъятной душой втереть его в разделительное бетонное ограждение. Помните, движение происходит вдоль, а не поперек дороги.

Пилоты-камикадзе маршрутных такси «Газель»! Люди в вашем салоне – не балласт, а мирные и в основном безвредные граждане. Уже не надо никому ничего доказывать! Мы давно поняли, что разгон полностью груженной «людями» «спортивной» «Газели» не уступает японскому спортбайку.

Какое счастье, что такси не принимает на вооружение мотоциклы с коляской!

Дачники! Будьте снисходительны к мотоциклистам! Они такие же, как вы, участники движения, разве что не могут установить на мотоцикл багажник под мешки с картошкой или фаркоп для буксировки прицепа, перевозить старый шкаф, тещу Клару Захаровну, мертвой хваткой сжимающую рыжего кота и 120 кг яда для молодого колорадского жука... Мотоциклист тоже человек, пусть и со шлемом вместо головы.

Родные наши пешеходы! Сделайте подарок – пожалуйста, перестаньте проверять нашу реакцию, дар предвидения, тормоза у мотоциклов и истинность закона инерции! Давайте любить друг друга без физической близости – платоническая любовь прекрасна!

Виталий ШАБАНОВ,
компания «УСКОРИТЕЛЬ»

Всех тех, кто любит снегоходы,
Мы поздравляем с Новым годом!
Желаем вволю нам и вам
Летать по голубым снегам.
И чтоб технических проблем
Не возникало бы совсем.
А лишь одна была забота:
Послать бы за пивком кого-то...
Коллектив **STATUS AUTO**

«Motolain» поздравляет журнал «Мото» и всех владельцев двух колес с Новым 2004 годом!

О «ЮНКЕРЕ» БЕДНОМ ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО…

Прошла очередная смена руководства на «Ижевских мотоциклах», все усиливается циркуляция слухов о скором прекращении выпуска на заводе «больших» мотоциклов… И тем не менее вышла в свет книга «Мотоциклы «ИЖ-Планета» и «ИЖ-Юпитер» 4-го и 5-го поколений» (Москва, АТЛАС-ПРЕСС, 2003).

Издание представляет собой руководство по ремонту и обслуживанию. В авторах числятся аж 12 человек, но едва ли не важнее всего то обстоятельство, что общее редактирование осуществлял главный конструктор ОАО «Ижевские мотоциклы» Александр Перевозчиков, частый гость и консультант нашей редакции. А потому будьте уверены – ручаемся: тут уж глупости не пройдут!

И точно, в руководстве подробно описаны узлы современных «Ижей», в том числе – особо замечу – раскрыты тайны коммутатора с изменяемым углом опережения зажигания. Обширен справочный раздел – приведены моменты затяжки резьбовых соединений, даны аналоги свечей зажигания, применяемые подшипники и сальники (с посадочными размерами), рекомендуемые типы ГСМ и регулировочные параметры мотоциклов. Особенно хороши электросхемы: цветные и четко читаемые.

Увы, не найдет заинтересованный читатель изображений мотоциклов 4-го и 5-го поколений. Нет ни слова о «Юнкере», будто не Ижевский завод его выпускает уже пять лет. Скуден раздел о системе питания – всего одна страница, и та без единой картинки. Специнструмент и приспособления приведены без размеров – можно подумать, они лежат в любом сельпо.

Не смог сдержаться от замечаний. Но в целом книга вышла достаточно добротной.

Иван КСЕНОФОНТОВ



МЕЧОМ И КОЛЕСОМ

Скажете, банальное начало: «Издательства АСТ и «Астрель» преподнесли настоящий подарок всем любителям техники…». Но так оно и есть. Впервые в русском переводе вышла книга одного из лучших немецких историков Вернера Освальда «Полный каталог военных автомобилей и танков Германии 1900–1982 гг.». В ФРГ этот уникальный труд переиздавали 16 раз!

Хоть в названии книги ни слова о мотоциклах, в ней представлена вся мототехника, использовавшаяся в рейхсвере, вермахте и бундесвере – от похожих скорее на велосипеды NSU начала XX века до совсем недавно стоявших на вооружении Hercules. Предельно полно продемонстрирована гамма машин второй мировой войны, так что издание значительно облегчит жизнь тем, кто пишет в «Мото»: «Дорогая редакция, не подскажете ли, что я нашел в дедушкином сарае?». Каждая модель снабжена подробнейшими техническими данными – вплоть до передаточных чисел трансмиссии.

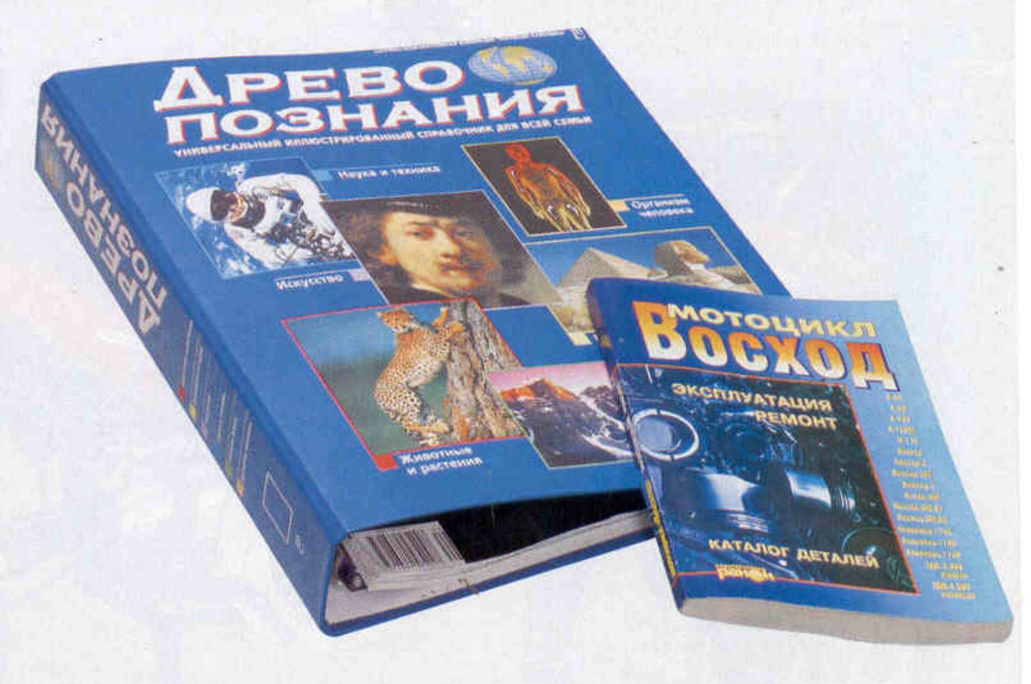
Поразительно, но столь специальный талмуд автору удалось написать живым и образным языком, который не смогли испортить даже «усилия» переводчика и редактора. Зачастую оценки автора шокируют: все же это восприятие с «той» стороны. Каков в наших глазах облик вояки на BMW R75? Палач на адской колеснице, с закатанными рукавами, как правило, пьяный и всегда безжалостный. А у автора-немца? Цитирую: «Оглядываясь назад, можно вспомнить, что стрелки-мотоциклисты и вестовые-мотоциклисты несли свою службу в особо трудных условиях, полагаясь только на себя, будучи практически беззащитными, часто подвергались воздействию пыли, грязи, снега, мороза. Почти всегда это были симпатичные парни, готовые прийти на помощь товарищам, однако время их прошло, и оно уже никогда не вернется». Но каковы образы! Прям-таки вышибают слезу умиления.

Вернер Освальд
Полный каталог
военных автомобилей и танков Германии 1900–1982 гг.
Motor buch Verlag

Если вы не зациклены на мотоциклах, то вполне простите тот недостаток, что из 672 страниц двухколесным аппаратам посвящены лишь 29 и в «непрофильных» разделах. В них масса интересных фактов: например, что в учениях в 20-е и 30-е годы активно применялись макеты танков… на велосипедном ходу (в годы войны «лис пустыни» генерал Роммель успешно применял их, чтобы морочить головы англичанам). Что танк «Тигр» стоил в 2,6 раза дороже истребителя ME-109. Что на Севере вояки вермахта с удовольствием использовали трофейные советские аэросани и считали их непревзойденными вездеходами… Порою книга исполнена такого чисто советского пафоса и гордости за «героизм тружеников тыла», что становится ясно: люди одинаковы, по какую бы сторону линии фронта они ни воевали. И лишь подонки, именуемые политиками, ухитряются находить различия и основывать на них свою гнусную игру.

Александр ВОРОНЦОВ

ДРЕВО БЕСТОЛКОВОСТИ



Каждую неделю мои дети наведываются в газетный киоск, покупают аккуратные пачки листов с текстом, картинками и затем подшивают их в специальные папки. Так создается «Древо познаний» – универсальный цветной справочник для всей семьи. Красочное еженедельное издание выходит гигантским тиражом – 300 000 экз. В нем 6 разделов, в том числе «Наука и техника». Издатель – Британское издательство «Marshall Cavendish Partworks». В очередном 47-м выпуске были проанонсированы заметки про велосипеды и мотоциклы. Неудивительно, что я вместе с детьми с нетерпением ждал его выхода.

Честно говоря, более безграмотной и бестолковой публикации по мотоциклам я не встречал. Подпись к фото древнего спортбайка Yamaha FZR750R поясняет, что этот «супермотоцикл» предназначен для города. На соседнем снимке мотокросс: дядька в майке и открытом шлеме на мотоцикле начала 70-х совершает невыразительный полет на высоте 10 см над землей. Кого сейчас подобным удивишь, когда по «Евроспорту» показывают настоящую акробатику в мотокроссе! На крупном рисунке шина с протектором в виде четырех продольных канавок, какие применяются только на сельхозприцепах. Внизу подпись: шина имеет двойной протектор (кто бы пояснил, что это такое)?

В тексте сносно изложена история развития мотопромышленности, но с началом описания «железа» появляются непонятные термины. Оказывается, в барабанном тормозе «к ступице колеса крепятся две тормозные колодки, покрытые жаростойким материалом». Читаем дальше: «Для переключения передач служит рычаг с левой стороны руля, в небольших машинах для этой цели используется управление с поворотным захватом». Ручка газа обзывается рычагом, трос газа – кабелем, дроссельная заслонка – клапаном, подставки (центральная и боковая) – стойками...

Жаль, что для многих подростков первое знакомство с техникой начинается с идиотизма...

Разочаровавшись в непрофильных изданиях, решил посмотреть, а что там в нашем «огороде»? И купил новинку: «Мотоцикл «Восход». Эксплуатация, ремонт, каталог деталей» (составители К. П. Быков, П. В. Грищенко. Чернигов, ПКФ «Ранок», 2003).

Оформление обложки черниговской новинки стало более красочным, чем в ранее выпущенных книгах того же издательства о «Явах», «Минсках» и «Ижах». Хотя на ней все также красуются закопченные детали автомобильного 4-тактного мотора.

Заявленный охват моделей широк: от первых послевоенных К-125 и К-55 до «Восхода 3М-02» (хотя такой модели вообще не существовало) и «Совы-200». «Курьер» ЗиД-200 только упоминается всуе, но сведений о нем нет. Книга дает, хотя и сумбурные, но более-менее полные сведения о конструкции, особенностях эксплуатации и основных приемах, используемых при ремонте ковровской техники. Особенно разнообразят содержание труда неформальные советы по модернизации мотоциклов или выхода из положения при отсутствии запчастей. Однако заслуга составителей книги в этом минимальна: тексты почти двух десятков материалов и 14 рисунков заимствованы... из «Мото», но без каких-либо ссылок. А ведь список литературы есть, аж целых 18 наименований. Места не хватило? Или г-н Быков и иже с ним расценили советы читателей «Мото» народным творчеством, которым можно бессовестно попользоваться?

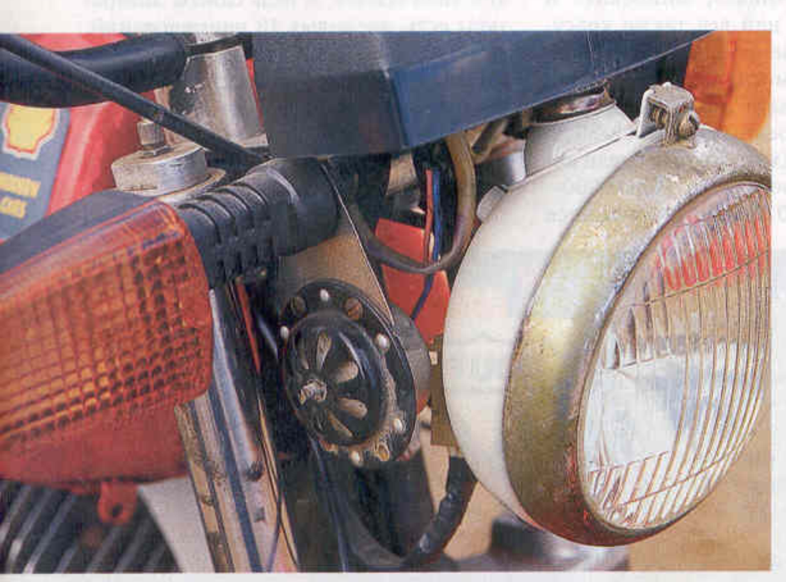
Я выбросил ее в корзину. Из чувства брезгливости.

Иван КСЕНОФОНТОВ

ЧИЖЖЖ...
(ИСТОРИЯ ВЕЗЕНИЯ)

Иозеф МЕНГЕЛЕ

Не от хорошей жизни все мы питаем интерес к технике для плохих дорог. А поскольку наша промышленность эндуро не выпускает, приходится строить самим. Хорошая основа для самоделок – устаревшие, еще пригодные для езды кроссовые аппараты. Немало их было списано в умиравших секциях былого ДОСААФ. Добыть такой – настоящее везение.





Для эндуро приборной панели «Совы» хватает.



Соединить цилиндр «Ижа» с выпускной системой CZ-250 – задача не из легктх.

Повезло и моему приятелю Денису Путьмину из Истры: CZ-250 был еще жив, но еле-еле. Двигатель почти не «тянул», коробка передач не всегда переключалась, а система зажигания Motoplat отметала возможность установки даже фары. Да и в ГИБДД попробуй зарегистрируй его! А погода-то шепчет…

И мой друг решил одним махом решить все вопросы: получить мотоцикл с «рабочим» мотором, генератором, способным обеспечить электричеством бортовые потребители, и понравиться ГИБДД.

Двигатель достаточно мощный, тяговитый и с надежностью кувалды в России только один – от «Иж-Планеты». Со времен «Иж-49» мотор не претерпел существенных изменений, а значит, запчастей для него – море! Мой товарищ пустил в дело модификацию от мотоколяски СЗД – с тяговитой первой передачей, принудительным обдувом цилиндра, электрозапуском и автомобильным генератором.

Как ни жаль, но со стартером и генератором пришлось расстаться. Торчащий спереди электростартер мешал мотору уместиться в раме. А из-за автомобильного генератора, стоящего на обычном месте карбюратора, «инвалидный» впускной коллектор был слишком длинным. Из-за этого характеристики двигателя

были вялыми, «неотзывчивыми», что для эндуро неприемлемо. А еще аккумулятор… К бесу их всех!

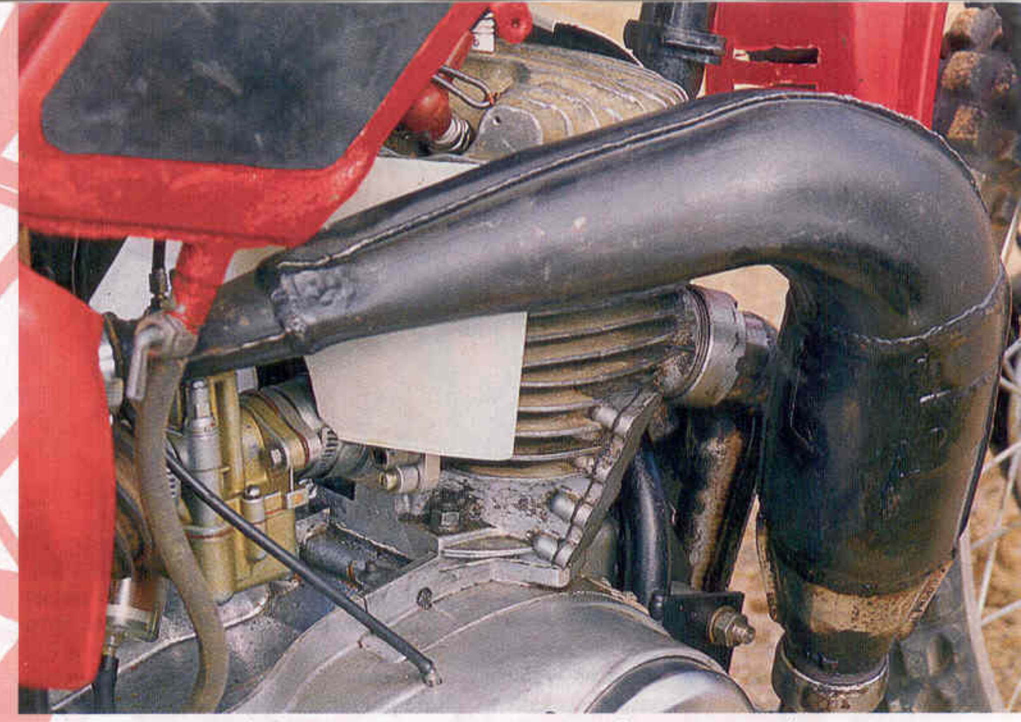
После удаления всех автомобильных деталей отпала необходимость переваривать раму. Двигатель сел в нее, как родной! Выпускной коллектор сварен электросваркой по месту, а позже – для лучшей герметичности – проварен аргоном. Выпускная система – от того же CZ-250. Поначалу мой приятель расточил цилиндр до 76 мм – под поршень от «Иж-ПС». Тяга, конечно, возросла, но при запуске рычаг кикстартера так сильно отдавал в ногу, что пришлось вернуться к варианту со штатными цилиндром и поршнем. В тюнинге ограничился тем, что поднял верхние кромки выпускных окон на пять миллиметров и устранил заводские неровности на впуске.

Тяга получилась тракторная! На первой передаче мотоцикл продолжает ехать даже при заблокированном переднем колесе. Месит грязь проселка сколько хочешь и не перегревается. А когда друзья заправили его дизтопливом (ничего себя шуточки!), Денис не заметил каких-либо последствий для мотора. Чума!

Карбюратор закреплен через резиновый переходник. Теперь вибрация, которой так славится «Планета», не доходит до карбюратора. Поплавок не дрожит, игольчатый клапан топливо не «травит», а значит, прибор работает четче. Бак – самодельный. Седло – от безвестной иномарки – перетянул заново. Тракторная фара-искатель прикручена «вверх ногами» к приборной панели. Проводку пришлось делать самому: «ижевский» жгут проводов ненадежен, да и все равно его пришлось бы переделывать под «восходовский» генератор. Поворотники и оптический элемент фары от отечественных мотоциклов. Установил датчик стоп-сигнала – на «кроссаче» он не предусмотрен. Со стояночной подставкой возиться не стал: ни к чему она.

Прикол в том, что мотоцикл успешно прошел экспертизу, больше того, его поставили на учет в ГИБДД! Сбылась мечта самодельщика!

Так и получился Чиж – гибрид «Чезета» и «Ижа».



Карбюратор установлен на самодельном патрубке через резиновый переходник.



Иван **КСЕНОФОНТОВ**, кандидат технических наук

ДЫШИТЕ ГЛУБЖЕ. И ЧАЩЕ

ДОВОДКА МОКИКА «ПИЛОТ»

Редакционная почта наводнена вопросами о тюнинге мокиков «Пилот». Будоражат сообщения о чудесах, типа «поменял воздухан – и мокик попер 85». Вот и решили мы разобраться, какой тюнинг что дает реально и сколько такое удовольствие стоит. Ограничимся рассказом о самом доступном.

ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР

Чтобы мотору легче «дышалось», необходимо понизить сопротивление впускной системы, включающей воздушный фильтр, карбюратор и лепестковый клапан. Самый большой эффект обеспечивают так называемые «фильтры нулевого сопротивления» – их устанавливают при тюнинге скутеров. Наиболее распространены для «полтинников» «моющиеся» фильтры K&N с металлической сеткой и поролоновые Polini. Крепление к карбюратору не вызывает никакого затруднения, был бы под руками надежный винтовой хомут нужного размера. Имеет смысл ставить «нулевой» фильтр уже после настройки системы выпуска. Учитывая плохую защищенность задней части двигателя от воды и грязи (на мокике отсутствует подкрылок), такие фильтры желательно как-то закрыть. Поленитесь – тогда не сетуйте на низкий ресурс поршневой. Кроме того, после установки «нулевого» фильтра необходимо перерегулировать (забогатить) карбюратор. Если этого не сделать, сгорание бедной смеси вызовет перегрев, что, в свою очередь, может стать причиной прогорания поршня или «клина».

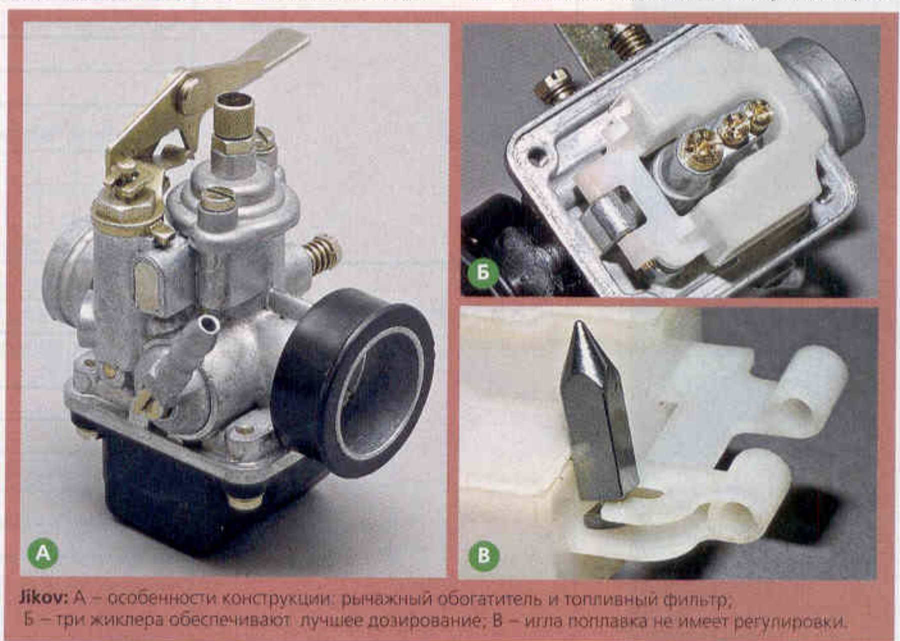
Если заниматься улучшением наполнения цилиндра, то без рейсинговых углепластиковых «лепестков» от Polini не обойтись. Они один в один подходят к «пилотовскому» «домику».

КАРБЮРАТОР

С ним у тюнингеров широкий простор для творчества. В разное время на «Пилоты» штатно устанавливали приборы К-60В (первые выпуски), К-39 и Jikov 2912DHHS. Тем, кто всерьез занимается тюнингом, имеет смысл разориться на фирменные Dell'Orto, предназначенные для Derbi, или приборы от скутеров-«полтинников». Их установка, в сочетании с другими мероприятиями, даст наибольший эффект. Однако «иностранцы» дороги и не везде продаются, поэтому интерес для широких масс представляют «наши» карбюраторы и Jikov иже с ними.

К-39 и Jikov 2912DHHS – карбюраторы горизонтальные, с цилиндрическими дросселями. К-39 с диффузором грушевидной формы, Jikov 2912DHHS – цилиндрической. Они конструктивно схожи и снабжены системами поддержания постоянного уровня топлива, холостого хода, главным дозирующим и пусковым обогатительным устройством с рычажным управлением.

К-60В тоже горизонтальный, но дроссель у него плоский, отсутствует дозирующая игла. Зато есть «автомат» в пусковом устройстве – при повороте ручки газа ранее закрытая воздушная заслонка возвращается в исходную позицию. Это хорошо для забывчивых: ведь если не открыть обогатитель на К-39 и Jikov'е, через какое-то время богатая смесь «закидает» свечу и мотор за-



Jikov: А – особенности конструкции: рычажный обогатитель и топливный фильтр; Б – три жиклера обеспечивают лучшее дозирование; В – игла поплавка не имеет регулировки.

глохнет. В лучшем случае придется раз десять выкручивать свечу и прожигать ее подручными средствами. В худшем – снять выпускную трубу, переворачивать мокик и сливать из цилиндра и картера несгоревшую жижу. Для установки К-60В придется смастерить переходник. Существует несколько способов его изготовления. Самый простой: не мудрствуя, отпилить кусок цилиндрической части свечного ключа (тюнинг требует жертв) и приклеить его к фланцу карбюратора «холодной сваркой». Чтобы диаметр другого конца карбюратора, который входит в муфту воздухофильтра, сравнялся с таковым у К-39, на него можно просто намотать изоленту.

Несмотря на примитивность устройства, по ремонтопригодности К-60В оказывается самым практичным: крышка дроссельной заслонки снимается после откручивания одного винта – легко вставить наконечник троса и пружину. Неудобный – Jikov. У К-60В самый надежный поплавковый механизм, за ним идет К-39. У Jikov нет колечка на клапане, так что уровень топлива здесь не регулируется. Учитывая цены на карбюраторы, покупать чешское изделие нет никакого смысла.

Наилучшие результаты среди «наших» «мешалок» дает К-39 с расточенным диффузором. Образцом может служить заводское изделие, подготовленное «Пекаром» для 80-кубовых моторов ЗиД. Расточить подобным образом диффузор можно вручную напильником, но не забудьте после завершения работ хорошенько промыть карбюратор. И, конечно, под больший диффузор следует подобрать главный топливный жиклер с большей производительностью.

СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

Штатная система зажигания (типа CDI), хотя ее и поругивают спецы, обеспечивает приемлемую работу мотора вплоть до 8000 об/мин. Конечно, заманчиво иметь коммутатор с изменяемым углом опережения зажигания, но таких фирменных изделий нет, а изготовить самостоятельно подобный узел непросто. Установка фирменных блоков от скутеров, если и осуществима, то ощутимого эффекта (кроме чувства морального удовлетворения) не даст.

Важный аспект доводки двигателя – подбор калильного числа свечей. Хотя мощности это мероприятие особо не прибавит, без него не езда, а одно мучение. Тип свечи определяется с учетом температуры окружающего воздуха и режимов работы двигателя. При температуре воздуха от −15 до +5 рекомендуется свеча А11, А14В; от +5 до +15 – А11, А14В, А17В; от +15 до +25 – А14В, А17В; выше +25 – А17В, А23В. Среди указанных типов свечей при работе в малонагруженном режиме с частыми остановками двигателя лучше себя ведут свечи с меньшим калильным числом.

Зарубежные свечи приходят к нам с более высоким качеством изготовления. Но не нарвитесь на «левак». Поэтому, выбирая иномарку, следует уподобиться сыщику и убедиться в добросовестности продавца.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ КАРБЮРАТОРОВ

	К-60В	К-39	К-39 для "80"	Jikov 2912DHH
Диаметр диффузора, мм	14	12	14	12
Пропускная способность главного топливного жиклера, мл/мин	62	85	105	88
Пропускная способность жиклера холостого хода, мл/мин	–	40	40	40
Пропускная способность жиклера обогатителя, мл/мин	–	–	–	69
Число регулировочных канавок на игле дросселя	игла отсутствует	5	5	3

СИСТЕМА ВЫПУСКА

Наибольшой эффект дает настроенная выпускная система. Не секрет, что на ЗиДе выпускную трубу просто на чертеже вписали в раму, не задумываясь о настройке системы выхлопа. Да и не было задачи у заводчан повышать мощность двигателя. Скорее наоборот, надо было его «задушить», чтобы скорость мокика не превышала предписанные 50 км/ч.

Правильно подобранная резонансная часть повысит максимальные обороты и почти удвоит мощность. Однако изготовление такой трубы – дело трудоемкое и недешевое. Еще дороже обойдется приобретение готовой выпускной системы от импортных 50- или 80-кубовых аппаратов. К тому же надо быть уверенным, что «импорт» впишется в «пилотовсую» раму. Прикинуть размеры можно оттолкнувшись от приведенных в конце материала размеров труб. Небольшие несостыковки допустимо устранить по месту с помощью «болгарки» и сварки.

Размеры самой глушащей насадки особой роли не играют – можно с успехом отрезать от штатной трубы глушащую часть и использовать ее.

НА ДОРОГЕ

Как рек мыслитель, практика – критерий истины. Все описанные выше рекомендации были проверены на дороге.

Из исходных условий тестовых заездов: ведущая звездочка штатная, т. е. 14 зубьев (о влиянии увеличения числа зубьев на «максималку» мы писали в «Мото» № 6/02, с. 91). Установленная свеча – А-17В.

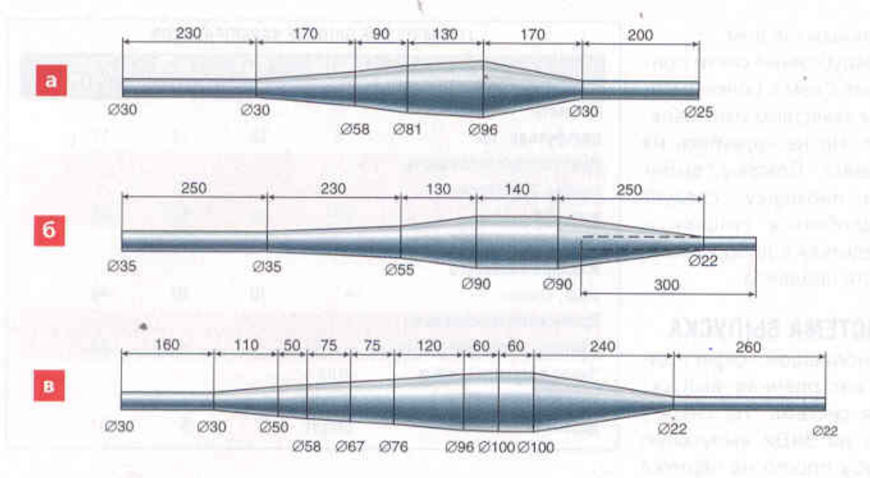
НАПОСЛЕДОК

Прежде всего, не верьте в чудеса: замена одного воздушного фильтра, а уж тем более свечи зажигания особой прибавки скорости или приемистости не даст. Хороший результат стоит денег. Спросите себя, готовы ли вы к расходам.

Для «колхозной» езды, в случае выхода из строя К-39, нет никакого смысла искать



К-39: А – расточка диффузора: ━ – до расточки; ━ – после; Б – карбюратор имеет всего 2 жиклера; В – поплавковый механизм имеет регулировку, а игла – уплотнительное кольцо.



Развертки выпускных систем: а – самодельная № 1; б – настроенная заводская; в – самодельная № 2 (аналогичная установленной на «Баксане-80 2WD»).

ХАРАКТЕРИСТИКИ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ

	A11	A14B	A17B	A23B
Калильное число	11	14	17	23
Длина резьбовой части корпуса, мм	12,0	12,0	12,0	12,0
Размер шестигранника «под ключ», мм	20,8	20,8	20,8	20,8
Зазор между электродами, мм	0,85	0,5	0,7	0,75

ЗАРУБЕЖНЫЕ АНАЛОГИ ПРИМЕНЯЕМЫХ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ

	A11	A14B	A17B	A23B
Beru (Германия)	14-9A	14-8B	14-7BU	14-5BU
Bosch (Германия)	9WAC	W8BC	W7BC	W5BC
Brisk (PAL) (Чехия)	N19	N17Y	N15Y	N12Y
Champion (США)	L86C	L92YC	L87YC	L82C
NGK (Япония)	B4H	BP5HS	BP6HS	BP7HS

К-39 или тем более Jikov. Покупайте К-60 – он надежнее обеих моделей. И дешевле: в 2,5–3 раза – чем К-39, и в 3–4 раза – чем Jikov.

«Среднему классу» (не «колхозникам», не тюнингаторам) лучше всего взять штатный карбюратор (К-39) с заводской регулировкой. «Нулевой» фильтр здесь противопоказан – с ним мотор просто не поедет.

После «полного» тюнинга, когда аппарат приобретет резвость необыкновенную, все же не советуем соваться на дороги общего пользования. Тормоза и ходовка «Пилота» на это не рассчитаны, а из-за возросшей максимальной скорости вы становитесь для ГИБДД «вне закона».

Благодарим **Николая КОРЖЕВИНА**-младшего за помощь в проведении теста.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ СКОРОСТИ МОКИКА «ПИЛОТ» В РАЗЛИЧНЫХ КОМПЛЕКТАЦИЯХ

№ вар.	Карбюратор	Лепестковый клапан	Воздушный фильтр	Выпускная система	Макс.скорость, км/ч
1	К-39 (под "50")	штатный	штатный	штатная	52,1
2	К-39 (под "50")	штатный	K&N	штатная	54,2
3	Jikov	штатный	штатный	штатная	52,2
4	К-60В	штатный	штатный	штатная	48,4
5	К-60В	штатный	штатный	тюн. 1	53,3
6	К-39 (под "80")	штатный	штатный	штатная	55,7
7	К-39 (под "80")	штатный	K&N	тюн. 1	56,3
8	К-39 (под "80")	штатный	Polini	тюн. 2	62,3
9	Del'Orto	Polini	Polini	тюн. 2	71,7



Тюнинг по максимуму: лепестки и воздушный фильтр – Polini, карбюратор – Del'Orto.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ (РУБ.) В МОСКОВСИХ САЛОНАХ НА ТЮНИНГОВЫЕ ДЕТАЛИ

Фильтр K&N	650–850
Фильтр Polini	1200
Карбюратор К-39	700–900
Карбюратор К-60	250–300
Карбюратор Jikov	800–1200
Карбюратор Del'Orto (диффузор 21 мм)	4500
Настроенный глушитель Derbi	6500–12000
«Лепестки» Polini	300–450
Звездочка 16 зубьев	50-80
Свечи зажигания (фирменные)	250–350



К-60: А – карбюратор состоит из множества деталей; его дозирующая система примитивна – не имеет иглы дросселя; Б – карбюратор имеет утопитель поплавка, топливный фильтр и пусковой автомат; В – узел «поплавок–игла» очень надежный.

Дмитрий РАССКАЗОВ, г. Кашира, Московская обл.

ФИЛЬТР-ЭКСПРОМТ

Начинающим тюнингерам часто не хватает терпения изготовить новый воздухоочиститель. Для форсированного «Юпитера» его можно собрать быстро и из доступных деталей.

Камень преткновения при доводке мотора «Иж-Юпитер» – впускной коллектор, распределяющий поток бензовоздушной смеси по цилиндрам. А зачем, спросите, его доводить? А затем, что в условиях массового производства его трудно сделать полностью симметричным, и смесь идет туда, где меньше сопротивление. В результате наполнение каждого из цилиндров может ощутимо отличаться. Чтобы сделать этот поток равнораспределенным, заводские конструкторы придумали шайбу с язычком, поворачивая которую можно в небольших пределах корректировать интенсивность потоков горючей смеси.

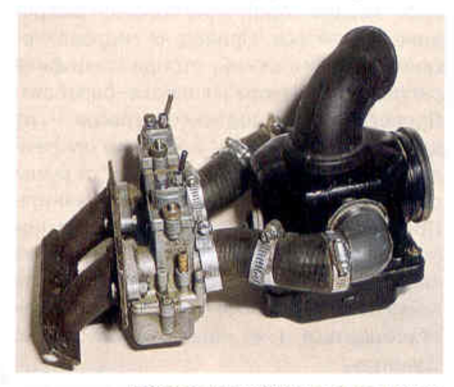
Беда в том, что, регулируя таким образом, мы ухудшаем наполнение лучшего цилиндра, вместо того чтобы облегчить «дыхание» «задушенного». Для форсированного двигателя такое решение неприемлемо. Выход из ситуации один – установить на каждый цилиндр свой карбюратор. Их регулировка потребует времени и терпения, но дело того стоит.

Изготовить переходники для установки карбюраторов при наличии слесарных навыков несложно. А вот соединить все это с воздушным фильтром, да так, чтобы не создать дополнительного сопротивления, удается не всем. Представляю на ваш суд итог моей работы: два варианта фильтра для форсированного двигателя. В том и другом случаях они собраны из доступных деталей.

Первый вариант – сборка из пластикового корпуса воздушного фильтра «Восход». Выбор пал на него потому, что расстояние между осями его входных патрубков соответствует расстоянию между осями диффузоров карбюраторов. Патрубки и карбюраторы соединил отрезками толстостенного резинового шланга от системы охлаждения автомобиля. Штатный фильтрующий элемент удалил, а вместо него поставил пластину из 8-миллиметрового винипласта. Можно воспользоваться и текстолитом, но предварительно выдержите его денек-другой в масле (некоторые сорта текстолита в нем раскисают, а потому для использования в фильтре непригодны). В центре пластины высверлил отверстие, равное внутреннему диаметру «минского» (он же «тульский») бумажного фильтра (можно установить два фильтра от мопеда). Пластину вклеил в корпус силиконовым герметиком. Фильтрующий элемент крепится к ней при помощи шпильки с гайками (см. рисунок). Для герметичности положил под фильтр и гайки шпильки прокладки из бензомаслостойкой резины. Поверх элемента надел защитный кожух от мопедовского фильтра. Если такой не найдете, сделайте его из банки из-под кофе.

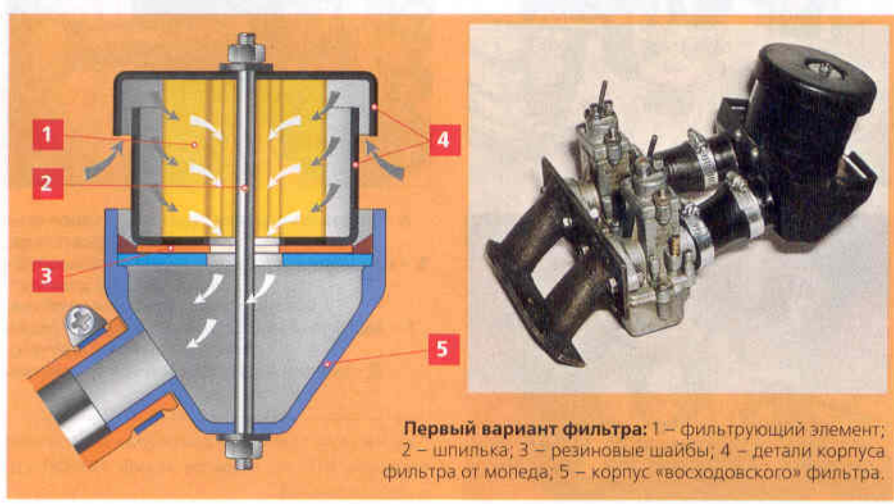
Эта конструкция показала себя неплохо, но под нагрузкой мотоцикл стал немного «туповат». Может быть, мал объем корпуса перед карбюратором или слишком велико сопротивление потоку воздуха.

Второй вариант. С большим или меньшим успехом я испытал еще несколько конструкций, но в конце концов вернулся к набившему оскомину родному «мочалочному» – «ижевскому» фильтру. Возобладала жадность: сменить масло и промыть мочалку гораздо дешевле, чем регулярно покупать недешевые бумажные фильтрующие элементы. Штатное выходное отверстие заглушил, приклеив к нему силиконовым герметиком пластиковую крышку для консервирования. Сделал в боковых стенках корпуса фильтра два отверстия для пластиковых водопроводных уголков с резьбой 1'' и закрепил их гайками. Получившуюся конструкцию соединил с карбюраторами шлангами подходящей формы, применяющимися, как и в первом варианте, в автомобильной системе охлаждения. С этим фильтром отъездил два сезона: он показался мне наилучшим, и не только из соображений экономии денег. С ним ощутимо улучшилась динамика мотора – за счет большего, чем у бумажных фильтров, сопротивления на впуске. Видимо, сказывается то, что жиклеры в карбюраторе подобраны именно под него.



Переделанный фильтр от «Ижа».

Сейчас на мотоцикле установлены карбюраторы Jikov от Jawa. Отверстия в их жиклерах оказались великоваты, так что занимаюсь подбором других. Но конструкцией в целом я уже доволен: она проста и надежна.



Первый вариант фильтра: 1 – фильтрующий элемент; 2 – шпилька; 3 – резиновые шайбы; 4 – детали корпуса фильтра от мопеда; 5 – корпус «восходовского» фильтра.

Иван ГРОШЕВ, Виктор МОЖАРОВ,
механики-профессионалы, Москва

СТОЙ И НЕ РЫПАЙСЯ!

ЗАДНИЙ «БАРАБАН» ATV*

Смешно и жутковато было наблюдать за тем, как наш приятель гнался за «эйтивишкой», голося: «Стой, ты куда?!» А квадрик сам по себе галопировал под гору – не удержал износившийся задний тормоз... Догнал... Хмуро спросил: «А как его, тормоз-то, чинить?». Это весьма несложно.

НАТЯНИ ТРОС

Принцип его действия такой же, как и переднего, но конструктивное решение иное. Барабан один и расположен в середине задней оси. Привод не гидравлический, а механический, отсюда специфика регулировки зазора «колодка–барабан». Проводится она подтяжкой тросов – их два. Один расположен в верхней прорези рычага привода колодок, он идет от ручки стояночного тормоза. С него и начните. Прокатывая квадрик по ровной поверхности, закручивайте гайку-«барашек», пока колеса не затормозятся. Затем отпустите гайку на пару оборотов – барабан должен освободиться, т. е. машину опять можно сдвинуть.

При этом следите, чтобы ручка троса уверенно удерживалась фиксатором, а включение стояночного тормоза происходило без сверхусилия. Отрегулировав, обратите внимание, какое положение заняла стрелка-индикатор износа накладок. Если она отдалена от «нулевой» отметки на 5–10 мм, – колодки работоспособны. Тогда регулируйте нижний трос, соединяющий тормоз с ножной педалью.

Закручивайте его барашек (он нижний) и пробуйте, в какой момент хода педаль «включает» тормоза.

Регламентное положение для педали не прописано – установите ее в удобное для вас. Но не допускайте холостого хода педали более 40–50 мм – регулировка тормоза на срабатывание при положении «педаль в полу» потребует излишне частой подтяжки троса. И потом, естественный износ накладок неизбежен: несколько поездок – и вам некуда будет дожать педаль для экстренного торможения «задком».

Обнаружите, что стрелка подобралась вплотную к «нулю», значит, накладки изношены «в дым», и колодки подлежат замене. Сигнал к ремонту: если вы тормозите, а «задок» скрежещет. Обычно такие звуки вызывает грязь, проникшая в исполнительный механизм. За исключением случая, если скрежет сопровождает движение квадрика (без торможения) задним ходом. Причина – повышенный люфт опорного подшипника задней оси. Как его заменить – отдельная тема.

Бывает, при торможении педаль начинает вибрировать. Не сомневайтесь, виновники – неравномерно изношенные накладки или (и) барабан.

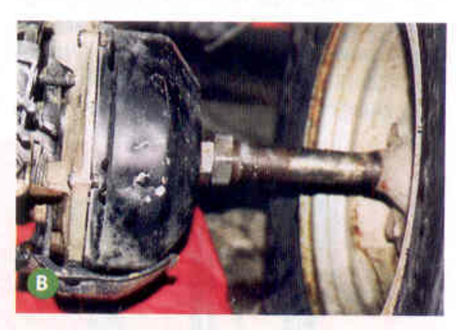
НЕ КРУТИ «ОТ ДУШИ»

Чтобы добраться до колодок, потребуется снять правое заднее колесо и действовать под днищем квадрика. Поэтому, помимо домкрата, приготовьте устойчивую подставку-стремянку. Не занимайтесь ремонтом на мягком грунте! Почему так важна устойчивость, сейчас поймете. С парой гаек механизма придется справляться «ломовым» рожковым ключом «на 41» с ручкой в полметра (или разводным такого же размера), прилагая к крепежу изрядное усилие. Так вот на мягком грунте свалите ATV на себя, застрянете под машиной в экзотической и весьма болезненной позе.

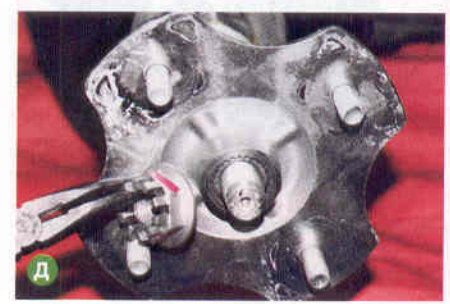
Итак, выньте шплинт из корончатой гайки ступицы, ослабьте ее и колесные болты на несколько оборотов. Вывешивайте ма-











А – положение ручки тормоза, установленной на фиксаторе.
Б – при ремонте заднего тормоза используйте надежный домкрат.
В – тормозной механизм в сборе.
Г – защитный щиток заднего тормоза (один болт крепления откручен).
Д – соединение колесной ступицы и оси.

* Начало рассказа об обслуживании барабанных тормозов ATV на примере Honda TRX300 см. в «Мото», №6-03.

шину домкратом, укрепляйте стремянкой и снимайте колесо. Далее, окончательно открутив гайку оси, беритесь за ступицу – со шлицов вала она должна сняться от усилия руки. Если сдернулась мизинцем, проверьте состояние шлицов на деталях: возможно, они разбиты, а окружной люфт более 0,5 мм (на сторону) считается критическим. И наоборот, если ступицу потребовалось сбивать с вала киянкой, проверьте, не деформированы ли шлицы (выглядят как «червяк»). Надеемся, не нужно объяснять, что подобные метаморфозы не требуют немедленной замены ступицы (это чаще всего) или вала. Но в том и другом случаях об эксплуатации машины в экстремальном режиме забудьте.

Теперь тем самым – «на 41» и откручивайте контр- и основную гайки, удерживающие тормозной барабан на шлицах. Под ними расположены две шайбы: наружная – малого размера, затем следует покрупнее. Сняв защитный щиток и кожух тормозов, демонтируйте барабан. На этот случай в картере оси предусмотрены три специальные пазухи. Вставьте в них стальные прутки (подойдет и отвертка средней толщины) и на 2–3 см сдвиньте барабан по шлицам. Его корпус достаточно мягкий, поэтому «от души» не налегайте – действуйте осторожно, равномерно распределяя усилие по кругу. Затем рукой верните барабан назад и увидите, что на валу осталось уплотнительное (резиновое) кольцо. Не повредив, снимите его с оси и уже вслед за ним – барабан.

КОЛОДКИ И ВОКРУГ НИХ

Колодки увидели? Проверьте состояние накладок: если толщина близка к миллиметру, колодки пора менять. Их крепление незатейливо: две стяжные пружины и шайба со шплинтом на неподвижной опоре колодок.

Снимите шайбу, руками отожмите колодки от опор и снимите вместе с пружинами. Механизм может быть еще и забит грязью или покрыт пленкой масла. Если так, то ищите поврежденное уплотнение. Прозеваете и оставите хоть одно рваное, ремонт закончится ничем: пара-тройка поездок по грязи – и даже новые колодки откажутся тормозить.

Уплотнителей несколько. Два резиновых кольца: на оси барабана (о нем упоминали) и на картере редуктора. Сальник – в защитном кожухе, еще один – на колесной оси, герметизирующий редуктор. Осмотрите и вентиляционную трубку – она должна быть без дыр и трещин, плотно надета на штуцер корпуса тормозов и внутри не засорена.

Особый случай, если рабочая поверхность барабана изуродована рисками глубиной более 0,5 мм. Ее придется расточить (такую операцию можно доверить лишь проверенному токарю), но прежде выньте из барабана противоскриповое кольцо. И учтите, после расточки его посадочная канавка в барабане станет мельче положенной. Проточите до нормы и эту канавку.

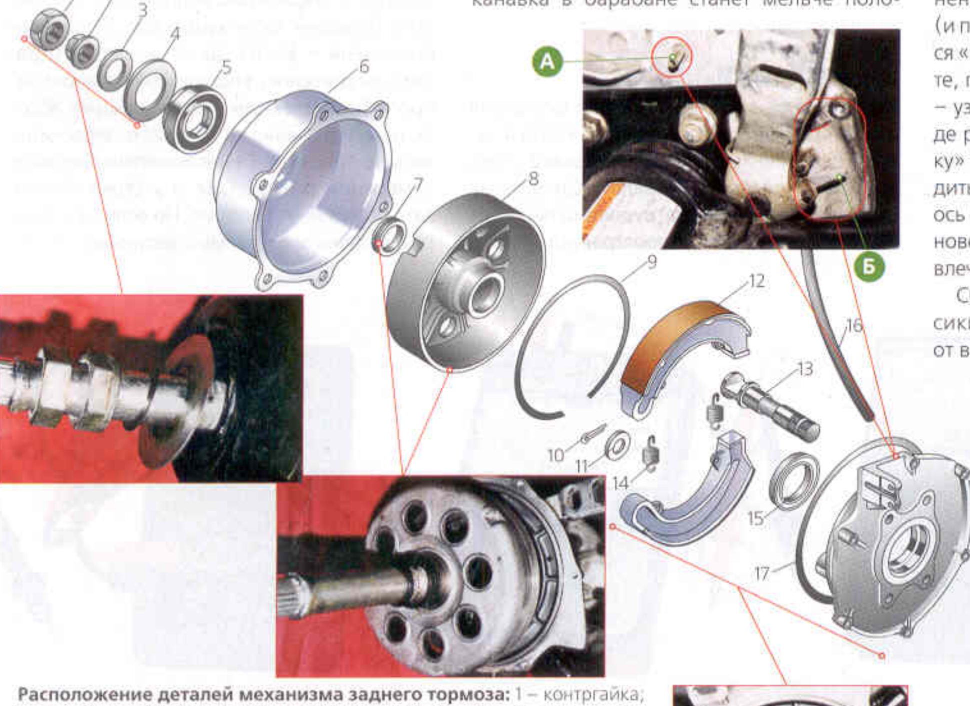
О выборе колодок на замену старым. Можете воспользоваться оригинальными, цена комплекта – $37. В то же время колодки известной фирмы «Феродо» служат не хуже, а стоят $20–25. Самую долгую жизнь тормозам обеспечат колодки Long Life, но станут они подороже – полсотни долларов. При неэкстремальной езде их хватит на несколько лет.

«ЗАД» – НАЗАД

Заменив или исправив детали, приступайте к сборке. Очередность – обратная разборке, а дополнить ее надо следующим.

Рабочие поверхности и кромки резиновых уплотнителей смажьте тонким слоем тугоплавкой (точка плавления – порядка 120 °С) графитосодержащей смазки. Барабан сначала наденьте до упора на шлицы оси, затем вставьте в его паз резиновое кольцо. Укрепив кожух барабана, наденьте на вал шайбы. Напомним, первой установите ту, что большого диаметра, ее обязательно расположите полированной стороной к кожуху тормоза. Перевернете – ее другая поверхность (она «грубая») махом уничтожит расположенный в кожухе сальник. Шайба, та, что помельче, – пружинная, ее ориентируйте сужением к колесу. Макси-гайки («41-е») затягивайте с усилием: 3,5 кг·м – внутреннюю, 9 кг·м – контргайку. Резьбы обязательно обезжирьте и нанесите на них фиксатор резьбы. Шлицевое соединение смажьте консистентной смазкой (и при следующей разборке оно разъединится «как по маслу»). Гайку ступицы затягивайте, приложив момент 5–6 кг·м. Если слабее, – узел вскоре разболтается, и удары при езде разобьют ступицу. Встанет это в «копеечку» – $120. Перестараетесь – можете повредить резьбу на валу, что еще менее приятно: ось придется менять, а это, помимо покупки новой детали (от $200 до $300), еще и повлечет разборку половины аппарата.

Сборку закончили? Отрегулируйте тросики привода и смело в путь: квадрик от вас не «сбежит».



Расположение деталей механизма заднего тормоза: 1 – контргайка; 2 – основная гайка барабана; 3 – пружинная шайба; 4 – опорная шайба; 5 – сальник кожуха тормозов; 6 – кожух; 7 – уплотнитель барабана; 8 – барабан; 9 – противоскрипное кольцо; 10 – шплинт; 11 – шайба; 12 – колодка; 13 – приводной вал; 14 – стяжная пружина колодок; 15 – сальник картера редуктора; 16 – трубка вентиляции; 17 – уплотнитель кожуха.
Укрупнены штуцер вентиляционной трубки (А) и стрелка-индикатор износа накладок (Б), (красным цветом выделена метка критического износа накладок).



Не забывайте после поездок мыть «задок». Так он устроен: мусор с дороги любит собирать.

Александр ЛЕБЕДЕВ, Андрей ДМИТРИЕВ, Москва

ХОЧУ ВСЕ ЗНАТЬ О ТОКЕ

ЗАЧЕМ БАЙКЕРУ ТЕСТЕР?

Случись отказ в электрике машины, а у вас нет собственного тестера, – идите на поклон к мотоэлектрику. А уж он «напряжет» вас еще как! Не дешевле обзавестись собственным? Освоить его не сложно, но надо еще уметь выбрать подходящий.

ВСЕ СРАЗУ

Наипростейший тестер – контрольная лампочка с двумя проводками. Тем, кто не претендует на большее, чем обнаружить обрыв проводки, она – в самый раз. Для распознания более сложных неисправностей потребуется уже настоящий тестер: вольтметр, амперметр и омметр «в одном флаконе». Но учтите, электрооборудование мототехники устроено по-разному. В скутере, оборудованном электропуском, потребуется проверить ток «старта» – нужен тестер, измеряющий силу тока в пределах 10–12А. У «Волка» пускач автомобильный, и ток он потребляет больший. Существуют машины с питанием электрооборудования постоянным напряжением, а есть и работающие от переменного (некоторые эндуро, ЗиДы, «Минск»). Перечислять различия не стоит – прочитайте раздел «Электрооборудование» в инструкции к вашей технике и без труда определите, какими видами измерений и их пределами должен быть ваш тестер.

Стоимость приборов колеблется в пределе от $20 до 70. Расскажем, на что способен каждый из них.

«СТРЕЛОЧНИКИ»...

У тестеров бывают стрелочная и цифровая шкалы измерения. Со стрелочной раза в четыре дешевле «цифровика». Однако и неудобств с ним хоть отбавляй. Стрелочная шкала «читается» без затруднений лишь тогда, если ее размер в полстраницы книги. Китайские «малютки» (те, что стоят доллар-два) придется рассматривать под лупой. Циферблат «стрелочников» забит множеством шкал – сразу не определишь, по какой вести отсчет. И градуировка путанная: одни шкалы поделены от нуля до 30 единиц, другие – до сотни. Переключателей пределов измерения может быть несколько, выбору правильных комбинаций придется поучиться. Добавлю, такие тестеры действуют точно только в горизонтальном положении. Наклоните – перед началом измерений ручкой подстройки стрелку придется возвращать к «0».

Дешевизна взяла верх? Предупредим: подвеска стрелки настолько капризна, что падение или тряска в инструментальном ящике мотоцикла стрелочнику заказаны. Место такому тестеру только в гараже.

...И «ЦИФРОВИКИ»

Тестеры с жидкокристаллическим дисплеем в большей части китайского производства (цена – $5–8). Даже дешевые, отдадим им должное, вполне удовлетворят запросы байк-электрика. Шкала выдает абсолютные показания, и что-либо пересчитывать не придется. Переключатель пределов измерений ручкой (как и у стрелочного), зато он один, что удобно. Но если не известен уровень измеряемой величины, то на-



Самый дешевый «тестер» – лампочка с двумя проводами. Как «диагност» годится только для определения, есть напряжение в цепи или нет. Производитель – Россия. Цена – 10 руб.

Мультитестер MF110. Стрелочный, очень компактный – он меньше ладони. Но это и есть его основной недостаток: шкалу читать исключительно трудно. Прибор без защиты. Производитель – Китай. Цена – 40–60 руб.



Один из стрелочных тестеров. Шкала читается достаточно легко, однако прибор здоровенный, величиной с энциклопедический словарь. Установка видов и пределов измерений требует определенных навыков. Подобные этому приборы выпускаются с системой защиты, другие – без нее. Производители – российские предприятия. Цена – от 100 до 200 руб.



Вполне удобный цифровой прибор: компактен, надежен, с достаточным набором опций. Но не способен измерять переменный ток. Требует тщательной проверки при покупке: много халтурных экземпляров. Защитой по току не оборудован. Производители – китайские фирмы. Цена – 150–200 руб.

чинать работу придется с наивысшего предела измерения и уменьшать его по мере надобности.

Недостаток этих тестеров – отсутствие функции измерения переменного тока, так что они не пригодны для полноценной диагностики техники, питаемой генераторами переменного тока без последующего выпрямления (упомянутые ЗиДы и «Мински»). Другое неудобство: если сгорел защитный предохранитель или надо сменить батарейки питания, прибор придется расковыривать отверткой.

Зато таким тестером можно проверить состояние электростартера малокубатурной техники. Он способен измерить постоянный ток до 10–16А. Это – по инструкции, а на деле – до 20. Но измерение проводите быстро, иначе оплавятся провода щупов. Приборы подороже ($20–25), как правило, снабжены защитой от неправильного подключения особым автоматом и даже сообщат «пищалкой», что вы совершили ошибку (положим, омметром лезете измерять вольты). Тот же зуммер помогает тестировать проводку: есть обрыв – молчит, исправна – звучит. Польза очевидна: не надо, удерживая щупы на контактах в глубине моторного «отсека», «сворачивать» голову, чтобы увидеть цифры на дисплее. Некоторые тестеры способны определить обороты двигателя и «воспринять» переменный ток.

Следующую ценовую ступеньку занимают автоматические приборы (около $30–40). Помимо прелестей, описанных выше, они не требуют крутить ручку переключателя – им надо лишь (нажатием на кнопки) «указать», какую величину (ток, напряжение или иное) требуется измерить. Нужный диапазон измерений он подберет сам. Можете не беспокоиться о батарейках: по окончанию работы или при длительном перерыве прибор сам отключит питание.

Самые серьезные – многофункциональные тестеры стоят не меньше $50–70. «Серьезные» совсем не значит, что они сложные, наоборот, пользователь получает массу удобств. Помимо того, что «умеют» более дешевые модели, они способны запоминать измерения на экране. Зачем это? А затем, что в иных ситуациях следить за дисплеем трудно, – глаза заняты поиском контактов. Если измеряемая величина «прыгучая» (положим, напряжение пульсирует), то псевдоаналоговая шкала (похожая на шкалу термометра) покажет динамику ее изменения. А выносной термодатчик поможет измерить температуру деталей мотора и жидкостей. С помощью токовых клещей, надетых на провод, моментально определите протекающий ток (не надо «разрывать» цепь, как при применении дешевых приборов).

Однако не стоит разоряться на столь совершенный тестер, если пользуетесь им от случая к случаю, – не вечно же электрика барахлит! Он, скорее, для тех, кто постоянно ремонтирует мотоциклы.

Но учтите, модификаций «цифровиков» в каждой ценовой категории – не счесть, и некоторые созданы вовсе не для мотоэлектрика, а, скажем, для специалиста по микросхемам. К примеру, есть тестеры, способные измерить силу тока всего в пол-ампера: даже ток, потребляемый фарой или катушкой зажигания, не говоря о стартере, для них запределен. Чтобы не ошибиться, перед покупкой изучите инструкцию. А то как бы не пришлось дорогой прибор «дополнять» еще и дешевым.

Неоспоримое преимущество цифровых тестеров: к тряске и вибрации они терпимее. Присущая всем слабость: при отрицательных температурах или под лучами палящего солнца дисплей может расплыться темным пятном. Отогрейте или охладите прибор (не в холодильнике, а в тенечке), и экран опять оживет.

Помимо перечисленных функций большинство тестеров «умеют» и кое-что еще: проверять транзисторы, измерять емкость конденсаторов и т. п.

У ПРИЛАВКА

Приобретая импорт, удостоверьтесь, что его сопровождает инструкция на русском языке: не прочитаете текст – прибор не освоите. Все обозначения на тестере на английском или даже на китайском языках. Замена питания или сброс (замена) защиты может потребовать знания особенностей, присущих данной модели.

Провода должны быть диаметром не меньше 2–4 мм, худосочные жилы при измерении больших токов расплавятся. Лучше, если щупы будут разборными, чтобы в случае повреждения «родного» провода его можно было бы сменить без мучений.

Прибор, не оборудованный защитой от перегрузок, рано или поздно сгорит: опытный электрик, случается, «измеряет» Вольты омметром, то есть устраивает тестеру короткое замыкание.

Поинтересуйтесь у продавца, можно ли будет дополнить тестер опциями, расширяющими его возможности, выносными клещами, термодатчиком и т. д. Понятно, что при сопоставимых ценах предпочтительнее покупать «расширяющийся» прибор.

Выбирайте тестер с питанием от распространенных батареек или аккумуляторов. Некоторые элементы дороги, да их еще и поискать придется.

Дешевые цифровики часто – дешевка и врут безбожно. До покупки оцените достоверность показаний: включите «омы» и замкните щупы между собой. Если на шкале высвечиваются лишь нули или единица в последнем знаке после «запятой», – настройка идеальная. Если же цифры постоянно меняются в одном или нескольких разрядах, – прибор халтурный.



Достаточно совершенный автотестер, с массой полезных дополнений: «прозвонка», измерение силы переменного тока и оборотов двигателя. Недостатки: быстро разряжает батарейку, в режиме измерения тока не имеет защиты. Производители – Китай, Корея. Цена – 550–600 руб.



Представитель цифровиков-автоматов. Компактен и надежен, с большим набором удобных опций. Однако он не «обучен» измерять токи более полампера. Цена – 550–600 руб.



Мультитестер автомат-цифровик. Способен измерять постоянный ток в цепи без ее разрыва. Но цена – 1,5 тысячи рублей – делает его для «просто мотоциклиста» неокупаемым.

Сергей ПЕСТРЯКОВ, г. Нижний Новгород

ПОЧТИ КАК У «ХАРЛЕЯ»

КЛЮЧИ ОТ ЗАМКА ЗАЖИГАНИЯ НАДЕЖНЕЕ ДЕРЖАТЬ В КАРМАНЕ

Эта маленькая железячка, даже если она торчит в замке, так и норовит потеряться... Где-то прочитал про «замок» по-харлеевски и загорелся идеей: подключить замок зажигания мотоцикла так, чтобы постоянное присутствие в нем ключа стало необязательным: вставил, повернул – все включилось. Повернул обратно, вынул, положил в карман – а электрика осталась включенной...

После поворота ключа в замке зажигания замыкаются его контакты К1, при этом ток подается на обмотку реле К2. Оно срабатывает, и ток через его замкнутые контакты К2.1 поступает к потребителям (зажигание, фара и др.). Если теперь повернуть обратно, ключ в замке зажигания, то через контакты К2.1 и диод VD ток все равно поступает к обмотке реле, и его контакты остаются замкнутыми – оно блокирует само себя.

Чтобы отключить потребителей, нужно хотя бы на мгновение прервать течение тока через обмотку реле. Для этого достаточно использовать любую кнопку или тумблер – лишь бы удобно крепились на мотоцикле. Я приспособил аварийный выключатель зажигания – на схеме он обозначен К3. Подключение через этот выключатель в случае попытки угона усложнит задачу злоумышленников (как, впрочем, любое нестандартное решение).

Диод VD установлен для того, чтобы «разгрузить» замок зажигания. Теперь даже во время замыкания его контактов ток к потребителям идет только через контакты реле. Применение диода продлевает долговечность замка – он «перекладывает» всю нагрузку на реле, а оно, если придется менять, значительно дешевле. Да и разобрать его намного проще, если возникнет необходимость почистить контакты. В схеме можно использовать диод КД209 с любой буквой или другой, рассчитанный на ток не менее 300 мА.

Схема «ключа»: АКБ – аккумулятор; Г – генератор; Rн – потребители электрического тока; К1 – замок зажигания; К2 – реле; К3 – бывший выключатель зажигания; VD – диод.

От редакции:

В этой схеме лучше применять автомобильные реле 113.3747, 90.3747-10 или РС-527, рассчитанные на длительное включение, – они используются на автомобилях для включения фар. Не связывайтесь с РС-528 и другими, предназначенными только для включения сигнала: они при длительной работе могут перегреваться. Чтобы не ломать голову над тем, как реле фиксировать, покупайте те, у которых на корпусе есть кронштейн для крепления. Обозначения выводов на всех отечественных и большинстве европейских реле одинаковы. Выводы обмотки – 85 и 86, а с контактами соединены 87 и 30. Если обозначения стерлись, «зовите» в помощники омметр. Когда при «прозвонке» прибор покажет 59 Ом у РС-527 или от 76 до 93 Ом у 90.3747-10 и 113.3747, – значит, это выводы обмотки. Оставшаяся пара – контакты.

Не прикручивайте, а крепите более надежным способом провода к выводам реле. Плохой контакт вызывает нарушения в работе электросхемы мотоцикла, а может и довести до пожара. Очень советуем: пользуйтесь клеммами. На худой конец, припаяйте провода к выводам реле, но в этом случае установите реле таким образом, чтобы при ремонте мотоцикла не пришлось их отпаивать.

Информацию о выводах реле и его внутреннем устройстве можно найти на его корпусе.



Лучше всего воспользоваться реле в таком корпусе.

Можно ли установить на «Урал» ИМЗ-8.103-10 цилиндро-поршневую группу от «Урал-Волка»?

Алексей КОЗЛОВ, Юрий КАУХОВ, г. Осташков Тверской обл.

Нет, это невозможно: в ЦПГ «Волка» особенные крепления цилиндра к картеру (сквозными шпильками, а не анкерными болтами). Кроме того, в моторе «Урал-Волка» кривошип с большим ходом поршня (78 мм вместо 68) и своеобразные посадочные размеры.

Как связаться с Тульским заводом – хочу попросить прислать оригинальные детали для мотороллера «Тула»?

Виктор ГАРШИН, Новосибирск

Вынуждены вас расстроить: Тульский машиностроительный завод им. Рябикова «завязал» с производством запчастей. Однако рано горевать – на прилавках еще много запасных частей. По крайней мере, в Москве можно купить любую деталь. Что же касается Новосибирска и других городов России, обратитесь к продавцам на рынках – обычно они поддерживают связи со столичными коммерсантами и многие товары получают отсюда.

Можно ли в схеме бесконтактной системы зажигания от ВАЗ-2108 оставить контакты, а не менять их на датчик Холла?

Константин СУВОРОВ, г. Снежинск Челябинской обл.

Если оставить контакты, то такая система не будет уже называться бесконтактной. Электронная система зажигания, работающая в составе штатной контактной пары, устанавливалась на автомобили «Волга» и ГАЗ-53, от этих моделей и следует использовать коммутатор. Подобные переделки системы зажигания не раз описывали в своих письмах и наши читатели. Мы их не публиковали по той причине, что бесконтактные системы зажигания, как с индуктивным датчиком, так и с датчиком Холла более совершенны.

Можно ли на «Днепр» 1979 года установить 500-ваттный генератор от «Урал-Волка»?

Юрий ИВАННИКОВ, г. Серпухов Московской обл.

Установить можно, но придется внести в схему электропроводки изменения, согласно прилагаемой к генератору инструкции.

Поменял коробку передач на Jawa-350/360, но стала «вылетать» 2-я скорость и гнет вилку переключения. В чем причина?

Алексей МИРОШНИЧЕНКО, Омск

После установки новой коробки передач ее необходимо отрегулировать. Как – об этом подробно написано в неоднократно издававшихся руководствах по ремонту. Но и при правильно отрегулированной коробке передача может самопроизвольно выключаться, если были установлены не новые детали, а секонд-хэнд с износом кромок шлицов валов и шестерен.

Можно ли на «Иж-ПС» установить бесконтактную систему зажигания по типу той, что устанавливают на ковровские мотоциклы?

Сергей ГУДАНОВ, с. Хрущевка Липецкой обл.

Подобные системы с генератором Г-427 и электронным коммутатором КЭТ-1А устанавливали на спортивные версии «спортовского» мотора на мотоциклах «Иж-К15», «Иж-М15». Для мотоциклов «Иж» выпускался свой датчик со смещенным (сравнительно с ковровским) сердечником из-за обратного направления вращения коленчатого вала. Разбирающиеся в электронике механики с успехом прилаживают и современные 12-вольтовые генераторы «Совы» с БКС на «Иж-ПС».

Слышал, что иные умельцы заменяют детали КП мотоцикла Jawa-350/360 на детали от более поздних моделей. Так ли это, и какие детали взаимозаменяемы?

Андрей ЮШКОВ, Белгород

Действительно, к указанной модели Jawa подходят детали КП от Jawa-350/634 и Jawa-350/638, кроме самого вала переключения передач (оставьте родной вал). Заменять надо все детали в сборе, но не забыть после перестановки провести регулировку КП, как описано в руководстве по ремонту. Проводить регулировку следует при извлеченном из половин картера коленчатом вале.

В чем разница между шампунем, содержащим защитные компоненты, и без них. В каком случае надо применять тот и другой?

Владимир КАРТЕНЕВ, Москва

Роль «защиты» в шампунях играет воск или иной полимер. После мойки мотоцикла тонкий слой этих веществ остается на лакокраске и предотвращает ее контакт с агрессивными средами (к примеру, кислотными дождями). Но он далек от совершенства: неделя поездок, особенно в ненастье, – и слой исчезнет. Поэтому рачительный хозяин, вымыв аппарат, обязательно тут же покрывает лакокраску полиролью, содержащей полимеры более стойкие, чем у шампуней. Это гарантирует предохранение покрытия уже на месяцы. Нетрудно понять, что если эти две операции разделены ездой, то надо использовать шампунь, содержащий «защиту».

Почему на мотоциклах «Восход-3М» с электронным зажиганием в блоке КЭТ-1А нет схемы, которая обеспечивала бы автоматическую регулировку угла опережения зажигания в зависимости от оборотов двигателя?

Александр КУШНИР, Одесса, Украина

Указанной схемы нет по той же причине, почему на «Восходы» не устанавливают систему впрыска топлива или антиблокировочную систему тормозов. Блок с изменяемым углом опережения зажигания значительно усложняет схему или потребует установки генератора другой конструкции. В обоих случаях это повлечет удорожание мотоцикла в целом, при том что значительного выигрыша в показателях двигателя не даст. Поэтому ковровский ЗиД не только на «Восход-3М», но и на современную продукцию такое новшество не вводит (хотя опытные работы в этом направлении на заводе ведутся уже не один год).

Меня на мокике «Пилот» не устраивает карбюратор, глушитель и еще кое-что. Можно ли установить японский карбюратор, другой глушак? И есть ли сайты в Интернете, где про это написано?

Dfyzl

При грамотно проведенных работах замена карбюратора и глушителя даст повышение мощности. Однако для настройки систем впуска-выпуска потребуются жиклеры карбюратора разной производительности, элементы резонансной трубы различных конфигураций и тормозной стенд. Насчет существования сайтов в Интернете, на которых была бы подобная информация о «Пилоте», нам ничего не известно. Поделитесь информацией, если таковую обнаружите!

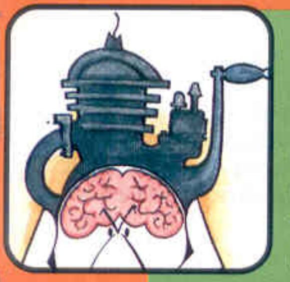
Можно ли в двигатель «Иж-Планеты-5» установить кованые поршни?

Durling, Белоруссия

Установить-то можно, но где их достать? Насколько нам известно, такие поршни для мотоциклов семейства «Иж» выпускались лишь для «Юпитеров».

Ведущий рубрики
Иван КСЕНОФОНТОВ

Письма без указания имени автора редакция не рассматривает.



В «Мозгодроме» накопилось немало маленьких советов наших конкурсантов. Вроде бы мелочь, но «мал золотник, да дорог» – кому-нибудь обязательно пригодится. Вот и решили мы в «Мозгодроме» открыть подрубрику «Мал золотник». В ней начинаем публиковать те премудрости, которые достаточно выразить одной-двумя фразами. Принцип отбора прежний: предложения, находки, хитрости должны быть оригинальными и проверенными на практике.

Победителем этого выпуска признан Максим Давыдкин из г. Новотроицка Оренбургской обл.: чопперостроители оценят его предложение по достоинству.

И ПЛАСТИК ЗАСИЯЕТ

Визитная карточка чоппера – обилие хромированных деталей. С металлом все ясно, но не все можно сделать из него. С пластмассовыми деталями я поступаю так. Сначала напильником пилю медную проволоку (чем мельче будут опилки, – тем лучше). Затем на пластмассовую деталь наношу слой быстросохнущего клея и обильно посыпаю его стружкой. Когда клей начинает схватываться, подходящим предметом уплотняю слой стружки – чтобы обеспечить надежный электрический контакт между ее частицами. После этого гальваническим способом покрываю деталь слоем меди. Слой должен быть толстым – чтобы покрыть все неровности. Он выполняет в этом случае ту же роль, что и шпатлевка перед покраской. После этого шлифую и полирую деталь. К полировке отнеситесь серьезно: слой хрома в точности повторит все дефекты медного. А когда деталь приобретет нужную форму и заблестит, можете смело ее хромировать. Покрытие получается надежным и красивым.

Максим ДАВЫДКИН, г. Новотроицк Оренбургской обл.

ЗАЧЕМ БАЙКЕРУ ГУБНАЯ ПОМАДА

Как-то проколол я колесо. Клеить камеру, как водится, оказалось нечем. Попытался накачать насосом, но воздух быстро выходил через зазор между ниппелем и отверстием для него в ободе (колеса на мотоцикле стоят литые, так что это единственное отверстие в ободе). Тогда взял у подруги колпачок от губной помады, проделал в его торце отверстие под диаметр резьбовой части вентиля и укоротил самодельную втулку до размера, при котором резьба лишь чуть-чуть выступает из торца надетого на вентиль колпачка. Затем накачал колесо, быстро надел колпачок от помады и закрутил поверх него вентильный колпачок. При этом резиновая часть вентиля плотно прижалась к ободу, и путь воздуха наружу в этом месте был перекрыт. Утечка через прокол была ничтожно мала, так что мне удалось благополучно добраться до шиномонтажа. А до него оставалось около 30 км.

При проколе камеры колесо спускает очень быстро – тут и до аварии недалеко.



Воздух, как правило, выходит через зазор между ободом и вентилем. Чтобы уменьшить риск, я теперь вырезаю из сырой резины толщиной 3 мм кольцо, смачиваю его бензином и плотно надеваю на вентиль. Резина прекрасно уплотняет это место. Пользуясь таким методом, даже удавалось ездить на камере, у которой надорвана резиновая часть вентиля. Важно, чтобы внутренние края обода и отверстие под вентиль были без повреждений и грязи.

Максим ПИНЕГИН, г. Челябинск

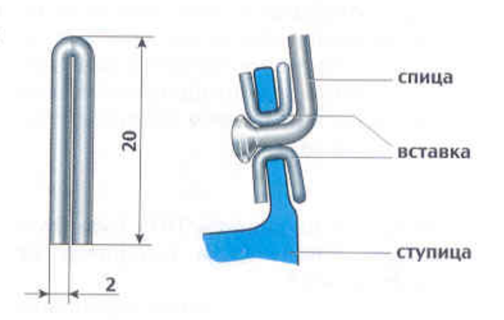
ЖИТЬ БУДЕТ!

Досталось мне как-то в нерабочем состоянии старооскольское зажигание для оппозитов. Диагностика подсказала, что вышел из строя выходной транзистор BU-941ZPFI. Замену нашел в «Мото» № 6-2000: на фотографии была изображена система зажигания с транзистором КТ-898аl. Приобрести транзистор в радиомагазине не составило труда. «Прозвонив» его тестером, убедился, что выводы расположены так же, как и у BU-941, а значит, КТ можно впаять вместо импортного транзистора, что я и сделал. Отремонтированное зажигание отдал другу, и теперь каждый вечер слышу под окнами громогласный выхлоп его мотоцикла.

Лев ГАРЯЕВ, Москва

ОТСРОЧКА ДЛЯ ПОИСКА ДЕНЕГ

При частой безудержной езде отверстия под спицы в дюралевых ступицах колес «Днепра» быстро разбиваются. Кончается это тем, что спицы иногда по одной, а иногда и пучками выскакивают из своих гнезд, и мотоцикл продолжает свой путь, «прихрамывая». Что я только ни делал, как только их ни затягивал – все бесполезно. В конце концов нарубил отрезки твердой дюралевой проволоки диаметром 2 мм и длиной 4 см и сложил их вдвое. В каждое гнездо вставил по два таких отрезка вместе с головкой спицы. Там, где выработка меньше, вставлял одинарные куски. Концы проволоки загнул, чтобы не мешались. Все еще сомневаясь в результатах эксперимента, погонял мотоцикл по бездорожью. Ни одна спица не покинула свое место! Так, периодически подтягивая их, доездил сезон.

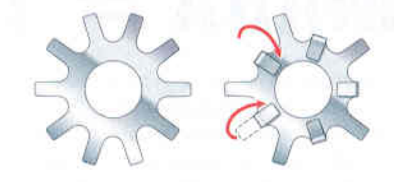


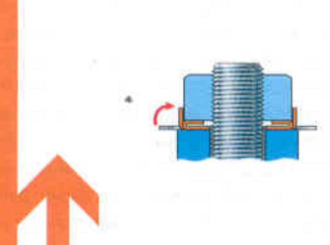
Тем, кто решит повторить мой опыт, следует знать, что подобный ремонт лишь дает отсрочку для поиска денег на новую ступицу.

Дмитрий ИЛЬИН, п. Воротынск Калужской обл.

МОЗГОДРОМ

ЧТОБЫ ЗВЕЗДОЧКУ НЕ ПОТЕРЯТЬ





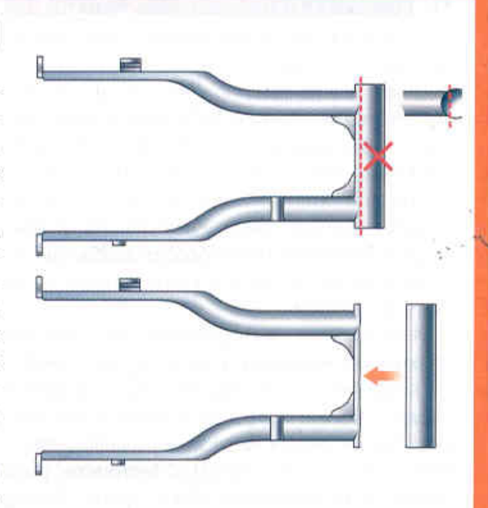
Стопорная шайба под гайкой ведущей звездочки Jawa-638 очень хрупкая. После нескольких разборок она, как правило, ломается. В продаже эту деталь не найти. Но ее можно сделать своими руками. Понадобится шариковый подшипник от ступицы заднего колеса велосипеда. Удалите из него все шарики. Перегородки сепаратора, через одну, разверните «ромашкой», а остальные, наоборот, прижмите (как показано на рисунке). Прижатые перегородки за счет своей упругости будут мешать гайке открутиться, а развернутые (но после затяжки гайки!) загибаются к граням гайки.

Игорь ЖДОБИН, г. Когалым Тюменской обл.

И Я ЕЕ ОТРЕЗАЛ

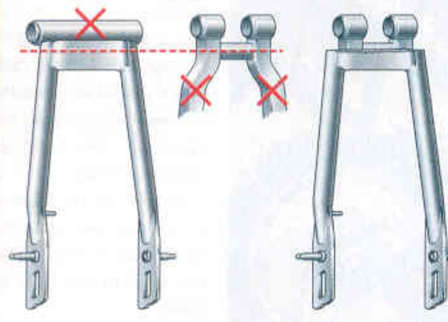
Решил я в задний маятник моего «Иж-Ю5» вместо изношенных втулок установить шариковые подшипники. Они надежнее и долговечнее. Маятник жестче крепится к раме. 101-й подшипник свободно провалился в трубу маятника, а 201-й плотно налез на ось. Но его наружный диаметр оказался великоват. Слишком тонкой стала бы стенка трубы после расточки до такого размера. Тогда я взял и отрезал эту часть маятника, как показано на рисунке. Выточил новую трубу под 201-е подшипники и приварил к маятнику. Так надежнее!

Петр НИКИТИН, п. Раевский, Альшеевский р-н, Башкортостан



«СТАРУШКУ» – НА 18!

Чтобы поставить на Jawa-350/360 («старушку») 18-дюймовые колеса, нужно удлинить маятник подвески заднего колеса. Я испробовал несколько вариантов, но самый надежный и простой – найти готовый маятник под 18-дюймовое колесо от более поздних моделей Jawa-250/634 или 638. Его и «родной» маятники следует разрезать («болгаркой» или ножовкой), как показано на рисунке, а после уточнения размеров – сварить. Достоинство такого способа в том, что передняя часть «старушечьего» маятника входит плотно в образовавшееся отверстие маятника под 18-дюймовое колесо, есть возможность точно выставить детали относительно друг друга. Кроме того, сварка ведется на большой длине, что гарантирует прочность соединения.



Еще потребуется реактивный рычаг тормозного щита от Jawa-350/634 или 638 и новое колесо. Придется заменить и амортизаторы (их можно скомпоновать из двух, использовав верх родной, а низ от 634 или 638 модели). На переделанных таким образом Jawa'х я и мои друзья без проблем отъездили несколько десятков тысяч км.

Иван ШАПШАЛОВ, Москва



МАЛ ЗОЛОТНИК

ЕСЛИ:

…прохудился корпус глушителя, его можно временно герметизировать, натянув на поврежденный участок кусок камеры от мотоцикла и закрепив его с двух сторон винтовыми хомутами или проволокой.

Николай ТУБАЕВ, г. Ковров Владимирской обл.

…появились трудности при совмещении крышки картера с валами КП, свяжите валы между собой суровой ниткой. Коробка «съест» нитку без вредных последствий для мотора.

Роман МЕЛЬНИКОВ, г. Заречный Пензенской обл.

…вдали от гаража сорвалась резьба в свечном отверстии, оставшиеся витки можно временно усилить алюминиевой полоской от пивной банки, навернутой на свечу при ее закручивании.

Олег ПАРАМОНОВ, г. Подольск Московской обл.

…появилась потребность защитить двигатель снизу, вспомните о совковой лопате: цилиндрик, в который вставляется ручка, – черенок, если его разогнуть, прекрасно вписывается в переднюю часть рамы, а затем фиксируется болтами.

Константин ПАТЮКОВ, г. Новокузнецк Кемеровской обл.

…запотевает стекло шлема, вспомните о шампуне – в качестве антизапотевателя он действует не хуже фирменных средств.

Ervis VESKE

…масло течет из вилки по резьбе между корпусом сальника и подвижной трубой, намотайте на резьбу два слоя ленты ФУМ, – она применяется водопроводчиками для герметизации резьбовых соединений.

Игорь МИТЮКОВ, пос. Верхошижемье Кировской обл.

…на «Урале» проколотая камера пришла в полную негодность, а новой нет, ее заменят две камеры размером 2,25х19 от мотовелосипеда, если просверлить в ободе отверстие под второй ниппель **(Антон МАЛЬЦЕВ, г. Выборг Ленинградской обл.)** или туго обвяжите поврежденное место с двух сторон веревкой **(Иван СКАЗ, Москва)**.

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), дату и место рождения, адрес и номер телефона.

MotoGP

ROSSI + YAMAHA = ?..

Валентино Росси – в Yamaha: это главная, главнейшая, наиглавнейшая новость чемпионата мира по кольцевым мотогонкам в классе MotoGP. В русском языке (в других, наверное, тоже) нет такой превосходной степени, чтобы по достоинству оценить эту новость.

Росси можно любить, ненавидеть, но невозможно не признать, что именно вокруг пятикратного чемпиона мира закручена основная интрига чемпионата мира. К чему приведет альянс итальянца и японского мотогиганта, сказать трудно. Ясно одно: благодаря этому ходу эксцентричный герой трека предельно поднял интерес к чемпионату в целом.

Честно говоря, неизбежные победы Росси уже начали приедаться. Несмотря на бодрые рапорты устроителей MotoGP о росте аудитории зрителей, становилось все более очевидным, что Росси на Honda просто непобедим, и исход чемпионата можно предугадать со 100-процентной вероятностью. Даже самые оголтелые фанаты Доктора уже не возражали бы против того, чтобы интрига чемпионата сохранялась до последней гонки, а чемпион не определялся за четыре этапа до финиша. Сейчас мы близки к этому как никогда.

Впервые в своей карьере Росси будет выступать не на чемпионском мотоцикле. В 1996 году, когда он пришел в класс «125», ему сразу предложила контракт заводская команда Aprilia, которой не было равных в «младших» классах. Первые два своих высших титула (в 1997-м в классе «125» и в 1999-м в «250») он выиграл на мотоциклах этого производителя. Когда переходил в класс «500», перед Росси открывались двери всех ведущих команд. Напомню, шел 2000 год. Выиграл тогда Кенни Робертс-младший на Suzuki, очень сильна была Yamaha (основным пилотом которой был Макс Бьяджи, каждый год остававшийся в шаге от титула чемпиона), а та же Aprilia вовсю вела работы над 500-кубовым мотоциклом. Вот почему выбор Росси в пользу Honda очевидным не казался. Но Валентино не ошибся. Да и вряд ли мог ошибиться, направившись в объятия мощнейшей команды во главе с легендарным пилотом Миком Дуэном и не менее легендарным инженером Джереми Бёрджесом.

Так что три титула Росси в премьер-классе неожиданными никак не назовешь.

По поводу знака вопроса в формуле, вынесенной в заголовок. Помню реакцию Бёрджеса после выигрыша Росси второго титула в премьер-классе: «Теоретически он способен выиграть все чемпионаты, в которых примет участие. Другой вопрос, как поступит, когда ему выигрывать надоест». Позже и сам пилот-герой высказывался в том смысле, что в мотогонках он испытал уже все, неплохо бы попробовать себя в другой области, и даже пытался участвовать в автогонках. Правда, без особого успеха.



Никто не знает, с кем рядом он будет завтра

И вот теперь шаг, похожий на вызов. Кому?.. Мне эти события напомнили переход лидера F1 Шумахера из Benetton в Ferrari, тогда заведомо слабую команду. Шумахер хотел доказать, что выигрывает он не потому, что пилотирует лучшую машину чемпионата. И «вытащил» Ferrari! Шумахер бросил вызов сам себе и достойно на него ответил. Теперь то же повторяет Росси.

И не один он: за «перебежчиком» двинулась практически вся команда, работавшая с Валентино последние четыре года. Во главе – Джереми Бёрджес (на его счету девять чемпионских титулов: один – в «бригаде» Уэйни Гарднера, пять – Мики Дуэна и три – Росси). С Бёрджесом ушли три ведущих механика – Алекс Бриггз, Барнар Ансье и Гари Коулмэн. Они «синтезируют» себя с механиками Yamaha Брентом Стивенсом и Маттео Фламиньи. Команда у Росси – «супер»! Остается «довести» мотоцикл.

Пока именно мотоцикл выглядит самым уязвимым звеном в цепи, которая связывает Росси и Yamaha. Бьяджи по этому поводу не упустил случая позлорадствовать: «Наконец-то Росси поймет, что такое слабый мотоцикл». Четырехтактный M1 не самым убедительным образом выглядел на протяжении двух последних чемпионатов. И если неудачи сезона 2002 года можно было объяснить проблемами дебюта, то прошлогодние гонки иначе, как провальными, не назовешь. Карлос Чека, лучший из пилотов Yamaha, занял в общем зачете чемпионата только седьмое место. В Кубке производителей Yamaha пропустила на второе место дебютанта – Ducati. А в командном зачете заводская команда Fortuna Yamaha заняла только пятое место. Поражение по всем фронтам! На роль спасителя чести призван Росси. Пока неизвестно, какие деньги предложила Yamaha Росси, но, вне всякого сомнения, не маленькие: честь дорогого стоит.

Генеральный менеджер Yamaha Motor Company's Technology Development Division господин Масао Фурусава на волне энтузиазма уже громогласно заявил, что Росси выиграет первую же гонку сезона. Если верить его сообщению, то мотоцикл переделывается практически полностью – уже опробовано на трассе в Валенсии новое шасси, на подходе и новый двигатель. Фурусава обещает сделать все возможное и невозможное, чтобы «подогнать» новый мотоцикл под Росси.

«Подогнать» будет нелегко по двум причинам. Первая: Росси известен как гонщик с весьма своеобразной техникой. Бёрджес вспоминает, что когда Валентино только появился в классе «500», то сразу начал требовать настроить мотоцикл так-то и так-то, но эти требования противоречили всем канонам настройки. Его уверяли, что с тем, что он хочет, быстро ехать невозможно. Но, как ни удивительно, Росси это удавалось... И теперь – другое. Росси не сможет принять участие в тестах раньше 20 января. Honda настояла на том, чтобы Валентино выполнял свои обязательства до конца срока действия контракта. Участвовать в тестах Honda его, конечно, никто не заставляет, но тестировать мотоциклы конкурента – извините... Так что понять, как же надо настраивать мотоцикл «под Росси», механики Yamaha смогут только на тестах в Малайзии в самом конце января. А первая гонка – уже в апреле. Времени – в обрез.



Yamaha M1: будущий партнер

Yamaha даже обиделась на Honda. Генеральный менеджер Давиде Бривио заметил:

– В прошлом году Бьяджи тестировал Honda сразу же после ухода из Yamaha. Равно как и Меландри, Барруш, Эдвардс... Не понимаю капризов Honda.

Тем не менее, дело обстоит именно так, и это еще одна причина поместить вопрос в формулу, что в заголовке.

Виктор МАМОНТОВ,
обозреватель телеканала «Спорт» – специально для «Мото»

MotoGP

КТО КРУЧЕ ПАДАЛ?

Чемпионат 2003 года по количеству падений превзошел все предыдущие. За 16 гонок сезона, включая тренировки и квалификации во всех трех «гран-пришных» классах, произошло 705 (!!!) падений, в среднем 44 за каждую. А ведь бюджеты команд такая статистика вытрясает основательно.

Валентино Росси возглавляет список участников чемпионата не только как чемпион: за сезон он упал только один раз, причем во время свободной тренировки (на Заксенринге). На другом конце рейтинга звезда Superbike, дебютант «королевского класса» Нориюки Хага. Тот «покидал седло» 17 раз. Его партнер по команде, тоже звезда SB и тоже дебютант, хотя далеко не «чайник», не очень-то отстал от товарища: 8 раз, включая нашумевшую «шаровую молнию» на Заксенринге.

Еще один «супербайковец», Трой Бэйлисс, вроде бы опытный гонщик, чемпион, крушил новенькие Ducati 15 раз. А ветеран Гран-при, Алекс Баррош, «проверял на прочность» Yamaha 14 раз.

В отличие от Росси, победитель в классе «250» Мануэль Пожиали умудрился приложиться даже на последней гонке сезона… на прогревочном круге. Его общий результат – 16 падений, то есть по падению на каждом этапе.

В «общем зачете» «лидируют» представители класса «125» – они валялись 115 раз, на втором месте класс «250» – 86, ну а в «королевском классе» гонщики получше берегли себя и байки – «всего» 75 падений. Уж очень дорогие – и те, и другие.







«КОЛЬЦО»

И КРАСИВО ФИНИШИРОВАЛИ

Состоялось официальное закрытие гоночного сезона и торжественное награждение победителей чемпионата и Кубка России 2003 года по шоссейно-кольцевым гонкам. Среди почетных гостей на церемонии присутствовали руководители Мотоциклетной федерации России, Госкомспорта РФ, представители Олимпийского комитета страны, ветераны и чемпионы прошлых лет.

О призерах чемпионата и Кубка мы сообщали в прошлом номере. Призы в специальных номинациях были вручены: «Гонщик года» – Владимиру Иванову из команды «Юкос Моторспорт»; «Сильнейший дебютант года» – Максиму Аверкину, выступавшему в личном зачете; «Команда года» – команде «No name Racing» из Москвы и «Лучшие механики» – технарям команды «Юкос Моторспорт». Для получения приза «Самый молодой гонщик» из Эстонии приехал 14-летний Михаил Быстров. 50-летнего дебютанта Владимира Любича наградили призом «Самый возрастной участник».

Приятно, что именно журнал «Мото» отмечен в номинации «За наиболее полное и оперативное освещение чемпионата России в средствах массовой информации» и признан лучшим информационным спонсором чемпионата. А редактор «Мото» Алексей Серебренников признан лучшим спортивным обозревателем прошедшего гоночного сезона.

ГОНКИ НА ЛЬДУ

У НАС БОЛЬШЕ ВСЕХ ЧЕМПИОНОВ

11 января стартует 39-й личный чемпионат мира-2004, сейчас он проходит под патронажем FIM.

Но своим возникновением мировые ледовые мотогонки обязаны Федерации мотоспорта СССР. По ее инициативе в 1961 году был проведен турнир «Дружбы народов», в нем победил швед Бьерн Кнутссон. Следующий шаг развития гонок на льду – разыгранный в 1963 году первый Кубок FIM. Тот почетный трофей хранится в коллекции уфимца Бориса Самородова. В следующем сезоне прошел первый чемпионат Европы, в нем победил другой уфимец – Габдрахман Кадыров.

Апофеоз деятельности нашей мотофедерации – проведенное по ее настоянию личное мировое первенство. В 1966 году первым чемпионом мира стал легендарный Кадыров, впоследствии установивший до сих пор никем не превзойденный рекорд: гонщик шест раз выигрывал высший титул. Всего же из 38 розыгрышей индивидуального мирового чемпионата только семь раз золотая медаль доставалась иностранцам. Нынче в России из действующих «ледовиков» по три раза титул чемпиона мира завоевывали Юрий Иванов, Александр Балашов и Кирилл Дрогалин.

Прошлогодний чемпионат выиграл Виталий Хомицевич из Каменска-Уральского.



КАЛЕНДАРЬ-2004

Личный чемпионат мира

11.01 1/4 финала, Заальфельден (Австрия)
11.01 1/4 финала, Куусанкоски (Финляндия)
17–18.01 1/4 финала, Оулу (Финляндия)
7–8.02 1/2 финала, Луховицы (Россия)
7–8.02 1/2 финала, Эрншелдсвик (Швеция)
14–15.02 Финал, Красногорск (Россия) – 1 и 2 этапы
21–22.02 Финал, Уфа (Россия) – 3 и 4 этапы
13–14.03 Финал, Ассен (Голландия) – 5 и 6 этапы
20–21.03 Финал, Берлин (Германия) – 7 и 8 этапы

Командный чемпионат мира

24–25.01 Инцель(Германия)
Участники: Австрия, Германия, Россия, Нидерланды, Финляндия, Чехия и Швеция.

Чемпионат Европы

26.02 1/2 финала, Луховицы (Россия)
28–29.02 Финал, Луховицы.